

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 44 - Automne 2017

● Editorial
Ph. Delebecque
Page 1

● "Où va l'arbitrage ?"
Ph. Delebecque
Pages 2, 3, 4

● "Incoterms 2010"
L. Fedi
Pages 5, 6, 7

● "Concours d'arbitrage"
C. Hauchard
Pages 8 & 9

● Sentences récentes
Page 7
● Actualité CAMP
Page 9

● Web maritime
Page 10
● Revue de presse
Page 11

"Certus esse debet, qui agit"



Commerce maritime international : la piraterie politique n'y a pas sa place

Éditorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Cet été, une entreprise marocaine a pris une décision difficile, mais remarquable. En effet, une décision de la justice sud-africaine avait autorisé la saisie d'arraisonner un navire transportant une cargaison de phosphates en provenance du Sahara, et avait ordonné la saisie conservatoire de cette dernière. Cette procédure, qui visait le Groupe OCP, leader mondial des phosphates, vient de connaître un nouveau rebondissement : l'entreprise a annoncé qu'elle refusait catégoriquement de prendre part au procès qui lui est fait.

Ceci n'est que le dernier événement en date d'une longue série qui ne manque pas de susciter de vives inquiétudes : l'issue de cette affaire nous dira en effet s'il est désormais concevable, sur le plan juridique, que le commerce international - qui représente près de 90% du commerce mondial - puisse être pris en otage par une forme de piraterie politique, inédite et de surcroît virulente. Mais revenons d'abord sur la genèse de l'affaire. Le phosphate en question avait été extrait au Sahara occidental, que les Nations Unies définissent comme étant un "territoire non-autonome", un statut politique assujéti à un processus de négociation bien rodé, et piloté par l'ONU. Peu satisfait de voir le processus suivre son cours, un groupe séparatiste armé de la région, après avoir observé les mouvements de chargement des navires du Groupe OCP, a décidé de s'adresser aux tribunaux ; d'abord en Afrique du Sud, puis au Panama, dans l'espoir d'obtenir un ordre d'immobilisation des navires. En Afrique du Sud comme au Panama, les premières délibérations furent conduites "ex parte", sans la participation de l'armateur. C'est ainsi que les deux vraquiers furent arraisonnés.

La cour maritime du Panama fut la première à statuer : le 5 mai 2017, la juridiction saisie déboutait les requérants en réaffirmant le principe selon lequel les juridictions nationales ne sont pas une enceinte de règlement des affaires diplomatiques et politiques, telles que celles portant sur la propriété d'une cargaison de phosphates extraits au Sahara. Le tribunal soulignait également que les requérants n'apportaient aucune preuve du droit de propriété qu'ils entendaient exercer sur ladite cargaison. Décision on ne peut plus fondée et raisonnable. Pourtant, quelques jours plus tard, le tribunal sud-africain s'estimaient compétent et décidait à son tour de statuer sur cette affaire.

Parallèlement, le 13 juillet, le Groupe OCP prenait une décision particulièrement courageuse et dénonçait la vraie nature de la procédure en cours, tout en refusant d'y participer : "En décidant de



renvoyer l'affaire du navire "Cherry Blossom" au fond, observait l'OCP, la cour sud-africaine rend une décision éminemment politique et commet un grave abus de pouvoir : non seulement elle s'arroge une compétence à statuer qui contrevient aux principes élémentaires du droit international mais, de surcroît, sa décision constitue une ingérence politique dans le processus mené sous l'égide du Conseil de Sécurité des Nations Unies. OCP et sa filiale Phosboucraa dénie donc à la cour sud-africaine toute légitimité pour se prononcer sur le fond d'une affaire suivie au plus haut niveau international."

Les professionnels du commerce maritime ne peuvent que féliciter le Groupe OCP et la cour panaméenne. Cette dernière notamment, en charge de l'application du droit sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, n'a pas hésité à réaffirmer ce principe de raison qui veut que les questions juridiques soient distinguées des considérations politiques, surtout lorsque celles-ci sont inscrites dans un processus de résolution établi de longue date. Ce principe est essentiel et joue pour le problème du Sahara occidental comme pour tout autre conflit de même nature. Au regard des résolutions des Nations Unies, il existe 17 territoires non-autonomes dans le monde ; la plupart accueillent des groupements séparatistes et n'ont pas une diplomatie très élaborée.

Le droit de la saisie des navires, qu'il soit national ou international, subordonne l'immobilisation d'un navire à deux conditions. Le demandeur doit d'abord produire une requête maritime, i.e. faire état d'un *maritime claim*. Il doit ensuite établir que le bien saisi appartient à son débiteur. Au demeurant, immobiliser un navire est une chose, saisir sa cargaison en est une autre. En d'autres termes, afin de saisir une cargaison, il n'est pas possible de "saisir" le navire qui la transporte. Seul, le créancier de l'armateur qui fait état d'une créance maritime est habilité à saisir le navire. S'agissant de la cargaison, le créancier de son propriétaire pourrait la saisir, s'il justifiait précisément d'une créance contre ce propriétaire. Le propriétaire de la cargaison elle-même pourrait la saisir entre les mains d'un tiers, en exerçant une saisie revendication, mais encore faudrait-il qu'il justifie de son droit de propriété. Or, en l'espèce, la cargaison, objet de la saisie, est, jusqu'à preuve du contraire, la propriété du Groupe OCP ou de ses clients, et certainement pas celle du mouvement séparatiste armé du Sahara.

L'industrie maritime dépend de normes cohérentes et respectées dans les nombreuses zones qu'elle irrigue. Les pirates politiques d'aujourd'hui, quant à eux, préfèrent les charges fallacieuses au feu des canons de leurs ancêtres, bien qu'il s'agisse toujours de piller les mers et de s'approprier le bien d'autrui. Aucune nation vivant des fruits du commerce international ne peut accepter un seul instant de leur laisser une chance d'imposer leur logique.



Le paquebot "Norwegian Joy" de la Norwegian Cruise Line, construit dans les chantiers allemands de Meyer Werft mesure 326 m. pour 167 800 t. de port en lourd, est conçu exclusivement pour le marché chinois. Outre les quatre casinos, le théâtre de 900 places, les restaurants, une salle de jeux vidéo ultramoderne, un night-club etc., le navire dispose d'une piste de course automobile conçue par Ferrari.

<https://goo.gl/aCnw4s>



Web alert

Ouragans Harvey et Irma (Loi anglaise)

Suite aux ouragans qui ont frappé les Caraïbes, et perturbé le trafic maritime, le Standard Club liste et répond à un certain nombre de questions juridiques relatives aux navires et aux cargaisons affectés par ces événements :

<http://tinyurl.com/yd9k5fd4>

Notion de "Port sûr"

En septembre 2016 le "Ocean Victory" a reçu l'ordre des affréteurs de décharger sa cargaison de minerai au port japonais de Kashima. Les opérations de déchargement ont été stoppées en raison d'une forte houle dans le port. Le commandant a décidé de quitter le quai et de regagner la mer. Pendant la traversée du chenal avec un vent de force 9 sur l'échelle de Beaufort, il a perdu le contrôle de son navire lequel a été drossé contre le brise-lames occasionnant une perte totale. Les assureurs subrogés ont réclamé à la chaîne des affréteurs 170 millions de dollars pour la non-garantie de "port sûr" mentionnée dans les chartes.

La Cour Suprême anglaise a maintenu la décision de la Cour d'Appel de considérer le "Port sûr".

Voir l'arrêt : <https://goo.gl/w4ZpkC>

Les commentaires du cabinet HFW : <https://goo.gl/EfdK5P>

Où va l'arbitrage ?

Philippe Delebecq

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Texte issu d'un rapport présenté les 8 et 9 avril 2017 à l'occasion d'un colloque à l'Universitesi Hukuk Fakultesi d'Istanbul

L'arbitrage maritime a connu ces dernières années une profonde évolution. Un temps, la plupart des litiges portés à la connaissance des arbitres portaient sur des questions d'affrètement, d'interprétation des chartes-parties, d'évaluation des surestaries, bref sur des questions très techniques. La "jurisprudence arbitrale" s'est fixée progressivement et ces points spécifiques ne donnent plus guère lieu à contentieux, du moins n'ont plus la même place que par le passé. Les questions se sont ainsi renouvelées.

Sont apparus plus récemment des litiges plus importants concernant la rupture de chartes ou encore des contrats d'agences maritimes, concernant aussi le jeu des clauses de *hardship*, et de renégociation de chartes ou encore d'avenants. Des problématiques liées à la faillite de certains armateurs pointent également. L'arbitrage qui est traditionnel dans le monde du *shipping* s'est donc quelque peu transformé, et ce d'autant plus que de nouvelles problématiques se posent : alliances entre armateurs, affrètements d'espaces, commission de transport, *merchant haulage*, logistique...

L'évolution n'est pas seulement d'ordre substantiel, elle est également d'ordre procédural : l'arbitrage maritime est plus contentieux que par le passé. Il y a là une certaine dérive qui mérite d'être canalisée. Les questions de recevabilité sont beaucoup plus nombreuses que par le passé (notamment sur la subrogation des assureurs facultés, sur la clause de délégation (*loss payee*), sur les lettres de garantie...).

Quant au fonctionnement de l'arbitrage, il fait parfois l'objet de critiques : le système de listes d'arbitres n'est pas toujours admis sans réserve, le recours à des arbitres très spécialisés également, de même que le rôle pourtant essentiel du comité des chambres institutionnelles comme celui de la CAMP. Ces remarques ne doivent pas affecter l'arbitrage maritime qui conserve un bel avenir dans la mesure où il sait et saura garder son caractère éminemment professionnel.

Toujours est-il que le monde maritime change. Les grandes familles d'armateurs sont moins nombreuses que par le passé, les financiers étant en train de les remplacer. De même, les chargeurs ne s'intéressent-ils plus guère aux aspects maritimes de leurs opérations, laissant la place aux commissionnaires et autres logisticiens. Les considérations purement commerciales sont devenues également essentielles, ce qui entraîne de nombreuses transactions, médiations et encourage les conciliations et les "dispute boards". Les "contract managers" ont pris aujourd'hui une place déterminante dans la gestion des risques économiques, financiers et juridiques qui sont particulièrement sérieux dans le monde maritime.

Les évolutions de l'arbitrage maritime s'observent ainsi tant sur le plan substantiel que sur le plan processuel.

I. Les évolutions sur le plan substantiel tiennent à la matière maritime elle-même qui n'est aujourd'hui plus exactement la même qu'hier. Le contentieux classique diminue (A), tandis que l'on voit apparaître de nouveaux litiges (B).

A. L'une des institutions maritimes les plus remarquables trouve son expression dans la théorie des avaries communes. Elle se fonde sur l'idée de solidarité, essentielle dans le monde maritime. La théorie est cependant critiquée ; elle est accusée de favoriser parfois à l'excès les armateurs au détriment des intérêts cargaison, d'autant que la procédure est souvent longue et coûteuse, ce qui explique les nombreuses transactions intervenues et le fait que ce type d'affaires donne lieu à beaucoup moins d'arbitrages que par le passé.

Ainsi en est-il également des dossiers d'assistance, qui se rencontrent encore dans le domaine de la plaisance, mais qui n'ont plus beaucoup, pour les navires de la marine marchande, d'applications contentieuses. L'insertion presque systématique de la clause Scopic dans les contrats d'assistance, qui déroge au mécanisme traditionnel de l'assistance y est pour beaucoup. Du reste, ne se demande-t-on pas si cette clause ne transforme pas le contrat d'assistance en une sorte de contrat à forfait ?

Dans le contentieux du transport ("*cargo claims*"), toujours récurrent, le transporteur cherche souvent, en cas de dommages, à s'exonérer en faisant état d'une faute du chargeur (Sent. CAMP, n° 1217) ou encore d'une faute "nautique". Les arbitres l'admettent encore faisant observer que "l'expérience tend à prouver que le contrôle exercé par l'armateur sur ses navires en opération ou en navigation si développés que soient les moyens qu'il y consacre, trouve nécessairement ses limites avec l'éloignement". Mais, là encore, les affaires sont moins nombreuses que par le passé et la "faute nautique" est appelée, tôt ou tard, à disparaître.

La même observation mérite d'être faite à propos des questions traditionnelles que pose la pratique de l'affrètement au voyage. On plaide encore sur la détermination des staries (cf. Sent. CAMP n° 1208), sur le paiement des surestaries, sur la notion de "navire arrivé" et bien d'autres. Mais on doit reconnaître que, sur ces thèmes, la "jurisprudence arbitrale" s'est progressivement déchargée et qu'en conséquence les litiges vont plus rarement en arbitrage. Cela ne veut pas dire que tout soit réglé, comme en témoignent les sentences CAMP n° 1213 (incidence de la crise en Tunisie sur les temps de planche et 1215 sur la nature juridique de la NOR)

B. Au-delà des litiges toujours classiques dans les affrètements au voyage d'identification du transporteur dans les connaissements de charte-partie, et dans les affrètements à temps de dommages causés au navire par la cargaison ou par les combustibles, de détermination des périodes de "*off-hire*" (Sent. CAMP, n° 1221), d'un "*safe port*", de comptes entre les parties, d'assiette du privilège du fréteur à temps non payé, on a vu apparaître, ces derniers temps, **Suite de l'article page 3.**

Fonctionnement des Clubs P & I

L'assurance de protection et d'indemnisation (P&I) est une forme d'assurance maritime mutuelle. Alors qu'une compagnie d'assurance maritime fournit une couverture "coque et machinerie" pour les armateurs et une couverture de fret pour les propriétaires de marchandises, un Club P&I assure la couverture des autres risques (dommages causés par un tiers à la cargaison, risques de guerre, dommages environnementaux tels que les déversements d'hydrocarbures et la pollution etc.).

Lire l'article du Shipowners' Club sur le système propre aux Clubs P&I de paiement des primes ainsi que la série d'articles sur le sujet :

<https://goo.gl/QXZEs>



"L'opportunité de l'arbitrage pour la commission de transport et la logistique", intervention de Ph. Delebecque au Maritime Meeting FIATA – TLF Overseas le 29 juin 2017 : <https://goo.gl/Y9quuz>.

Norton Rose Fulbright 2017 Report on Transport

Le cabinet Norton Rose Fulbright présente son rapport 2017 sur les différents modes de transport facilement lisible sous forme de questions/réponses.

Pour le maritime : <https://goo.gl/o4Y13c>

Le rapport complet :

<https://goo.gl/jBKetR>

Le rapport annuel de l'assureur Allianz "Safety and shipping 2017"

"Environnement et technologies font partie des nouveaux risques" titre l'Antenne du 13 juin.

Le condensé : <https://goo.gl/FU6omy>

Le rapport : <https://goo.gl/FqqnDm>

L'assurance maritime Évolution de la perception du risque

Lire la Note de Synthèse de l'ISEMAR :

<https://goo.gl/BjqxDV>

Suite de l'article "Où va l'arbitrage ?" de la page 2.

des questions relativement nouvelles mettant en cause davantage le droit commun des obligations que le droit maritime. Ainsi en est-il de la question de savoir comment sanctionner dans un affrètement à temps le défaut de paiement ponctuel des loyers, question conduisant à se demander si un tel paiement est une "condition" ou un simple "innominate term". Ainsi en est-il aussi des contentieux portant sur la gestion de l'évolution des contrats.

On pense aux fameuses clauses de révision – "hardship clauses" – (cf. sentences 1172 et 1179) ou encore à cette question tenant à l'effet d'un avenant à une charte-partie (cf. Sent. CAMP n° 1222, considérant en substance, après avoir justement observé que l'affrètement est en droit de disposer du navire dans les ports "pour le temps qui correspond au fret qu'il a payé et non seulement pour le temps qui découle de la quantité effectivement manipulée", que l'avenant à la charte ayant simplement acté le changement de port de déchargement, la charte ayant été modifiée sur ce seul point, le contrat originel doit conserver toute sa force obligatoire, l'avenant n'ayant pas "nové" l'opération et n'étant donc pas à l'origine d'une nouvelle convention.

Des difficultés liées à l'impossibilité d'exécuter une charte se sont également présentées, notamment avec la réglementation européenne qui a pu, un temps, interdire toute relation financière avec certains États : d'où une impossibilité d'exécution des chartes à destination de ce pays ; d'où l'indemnisation des dépenses engagées par les armateurs en pure perte, mais non du gain manqué (cf. Sent. CAMP n° 1195).

Les problèmes liés à la rupture des contrats, notamment d'affrètement, sont aussi beaucoup plus courants que par le passé et donnent lieu à de très intéressantes décisions (cf. les articles parus : Gazette, n°36 <https://goo.gl/7p6fkP> ainsi que Gazette n°38 <https://goo.gl/WYGme9> et n°42 <https://goo.gl/Tv1bjG>).

Observons, enfin, que les nouveaux affrètements qui se pratiquent aujourd'hui (cf., notamment les affrètements d'espaces) sont et seront à l'origine de nouvelles et intéressantes difficultés. De même faut-il et faudra-t-il tenir compte des nouveaux risques maritimes et de la réapparition de la piraterie : il a déjà été jugé à cet égard que la clause "in transit loss" couvrirait les pertes directement liées au transport, mais ne couvrirait pas les pertes liées à l'intervention de tiers (pirates ayant transbordé une partie de la cargaison alors que le navire était au mouillage).

Ces évolutions sur le fond de la matière ne vont cependant pas dénaturer l'arbitrage maritime qui reste et doit rester un arbitrage professionnel. Cet aspect doit également demeurer présent à l'esprit si l'on considère désormais les évolutions en cours sur le plan procédural.

II. Quant aux évolutions sur le plan processuel, elles sont également très sensibles. L'arbitrage maritime est, comme tous les types d'arbitrage, soumis aux règles essentielles de la procédure civile et du droit de l'arbitrage lui-même dont on sait qu'il ne cesse de construire : le contradictoire, l'impartialité, l'indépendance, sont bien évidemment des exigences fondamentales, ce qui ne veut pas dire que leur mise en œuvre ne soulève aucune difficulté. On essaiera de le souligner (B) après avoir évoqué des problèmes de pure procédure qui se posent fréquemment et peut-être trop fréquemment aujourd'hui (A).

A. La question de la subrogation de l'assureur facultés dans les droits du réceptionnaire – et donc de la recevabilité du recours de l'assureur – est récurrente. Elle a même justifié une thèse récente (M. Diango, La subrogation de l'assureur maritime, thèse Aix-Marseille 2016). Rappelons que l'assureur qui, après avoir indemnisé son assuré ou le bénéficiaire de l'assurance des pertes et avaries subies, cherche à se retourner contre le transporteur, doit prouver avoir payé, et avoir payé en application de la police, ce qui soulève souvent des difficultés pratiques, car les assureurs n'aiment pas communiquer leurs conditions particulières. Les arbitres ne voient pas les choses d'une manière trop rigoureuse (Sentence CAMP n° 1209 ; Sent. CAMP n° 1220), à la différence de certains juges étatiques. De même en est-il lorsque la subrogation, non plus légale, mais conventionnelle est en cause. Elle suppose un paiement et la délivrance d'une quittance subrogative contemporaine du paiement. Les arbitres apprécient ces exigences avec plus de souplesse que les juges étatiques et n'hésitent pas à se fonder sur leur conviction pour admettre le jeu de la subrogation. Toujours à propos de cette question de recevabilité, les arbitres de la CAMP ont eu à se prononcer sur la nature et la portée de la clause "loss payee" que l'on trouve parfois dans les polices d'assurance. Cette clause contient en réalité une délégation de paiement. Elle désigne notamment la banque de l'acheteur-réceptionnaire (de la marchandise) comme bénéficiaire du règlement d'indemnité (V. Sent. CAMP n° 1191).

Une autre difficulté, aujourd'hui résolue, a été de savoir quelle était la portée que l'on pouvait reconnaître aux lettres de garantie conclues entre les assureurs et les armateurs (ou les Clubs) à la suite de la saisie du navire, cette saisie ayant pour cause la créance d'indemnité de l'assuré réceptionnaire en raison des pertes et des avaries survenues pendant le voyage. Les lettres de ce type contiennent souvent une clause d'arbitrage qui déroge à la clause stipulée dans la charte-partie. Si la substitution de clause est claire, il est certain que la clause contenue dans la lettre de garantie l'emporte. La pratique de ce type de lettre de garantie est désormais clairement reconnue et, du reste, la compétence de la CAMP est souvent fondée sur les clauses négociées dans ces conditions (Sent. CAMP nos 1223 et 1218).

Ajoutons que la fameuse règle "compétence-compétence", qui s'est dégagée du reste en matière maritime, ne soulève plus guère de contentieux, étant entendu que les exemples de clauses d'arbitrage manifestement nulles ou inapplicables sont rares, pour ne pas dire exceptionnels. *Suite de l'article page 4.*



Le Wall Street Journal a annoncé le 22 juillet dernier que le premier navire porte-conteneurs autonome serait mis à l'eau dès l'année prochaine. Le "Yara Birkeland", que son constructeur norvégien surnomme le "Tesla des mers", sera entièrement électrique et capable de transporter 100 conteneurs à son bord. Il est équipé de nombreux capteurs lui permettant de naviguer seul dans les eaux de la mer du Nord. Avec un coût de plus de 20 millions d'euros, le "Yara Birkeland" est trois fois plus cher à construire qu'un porte-conteneurs normal. Mais les ingénieurs de Yara affirment qu'en supprimant le besoin d'équipage ou de carburant, les coûts engendrés annuellement par le navire seront réduits de 90 %. "Le "Yara Birkeland" commencera comme un navire habité, avant d'être contrôlé à distance en 2019 et finalement complètement autonome à partir de 2020", a indiqué la compagnie sur son site en mai. Fin 2018, le navire commencera donc à faire la liaison entre le port de Porsgrunn et celui de Brevik, dix kilomètres plus bas. Relevé par Armateurs de France.



Lire aussi l'article du cabinet HFW "Navires de surface autonomes - La montée de la technique" : <https://goo.gl/a4VDKd>

Suite et fin de l'article "Où va l'arbitrage ?"

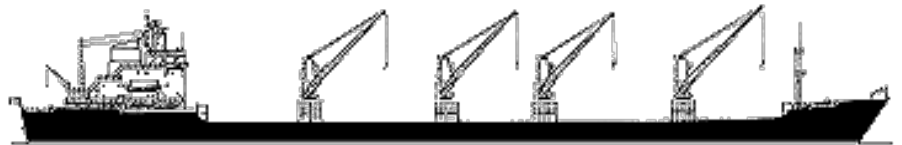
Il en va de même des redoutables "anti-suit injunctions" qui pourraient cependant réapparaître si le Brexit se confirmait

Si le respect de la procédure civile est essentiel, notamment dans ses principes fondamentaux, si l'on voit poindre aussi de nouveaux problèmes particulièrement intéressants comme ceux qui sont liés à l'ouverture d'une procédure collective, il ne faudrait pas que cette procédure soit, comme c'est parfois le cas, instrumentalisée à des fins dilatoires. Une autre "dérive" tient, ou pourrait tenir, à une application trop systématique du droit même de l'arbitrage.

B. Le droit de l'arbitrage s'est considérablement développé ces dernières années à travers des textes (CPC), une jurisprudence importante et des analyses doctrinales de qualité. Ce droit devait se construire et il s'est construit d'une manière harmonieuse autour d'un certain nombre de principes : contradictoire, indépendance, impartialité, confidentialité, motivation ... Loin de nous l'idée de vouloir les remettre en cause. Ils sont du reste reconnus, affirmés et mis en valeur dans le règlement de la CAMP.

Pour autant, leur application ne devrait pas être exacerbée au point de mettre à mal le caractère même de l'arbitrage maritime qui est d'être un arbitrage professionnel. Certains ont pu considérer que la technique des listes d'arbitres, telle qu'elle se pratique dans les chambres professionnelles, dont les chambres maritimes, n'était pas parfaitement compatible avec les exigences de l'arbitrage et de la liberté de choix qu'il faudrait laisser aux parties. Cette critique n'est pas totalement pertinente, car l'expérience montre au contraire que les parties apprécient cette technique de présélection (la liste n'étant et ne devant pas être totalement fermée) qui permet d'offrir des arbitres compétents et connaissant parfaitement la matière.

Quant aux exigences d'indépendance et d'impartialité, il faut certainement les respecter scrupuleusement et demander aux arbitres qu'ils fassent, sans hésiter, les déclarations qui s'imposent. Le milieu professionnel maritime est relativement étroit et les contacts existent nécessairement entre les uns et les autres. Faut-il dès lors interdire à un arbitre expérimenté d'intervenir dans un dossier parce qu'il a pu échanger avec tel armateur, tel assureur ou tel agent maritime ? Dans la mesure où cette rencontre n'est pas le fruit de relations d'affaires suivies, il est sans doute contre-productif de remettre en cause l'arbitrage pour une telle raison.



L'ère numérique dans le transport ?

Le but : Utiliser une plateforme numérique pour diminuer la gestion du flux des milliers de courriels, tableaux et autres informations échangés pour chaque opération. De nouveaux outils électroniques sont ainsi proposés, par exemple :

Chez les courtiers de vracs avec Shipamax : <https://shipamax.com>

Chez les transitaires et commissionnaires de transports avec Buyco :

<http://www.buycoforgrowth.com>

Et également chez les courtiers de soutes avec BunkerEx :

<http://home.bunker-ex.com>

Port Revel a 50 ans

<http://www.portrevel.com>

"C'est un endroit au milieu des collines de l'Isère, à quelques encablures du palais idéal du facteur Cheval, quelque part au milieu de la forêt, tout au bout d'une toute petite route pas vraiment goudronnée. Un lac et un relais de chasse du XVIIIe siècle, des chevreuils et des vieux noisetiers. Un joli coin de campagne française, très loin de la mer et que pourtant, les pilotes du Mississippi ou les commandants des méthanières brise-glaces russes évoquent volontiers avec des étoiles dans les yeux. Un endroit où on peut grâce à une flotte de maquettes au 1/25e reproduisant à la perfection leurs navires, s'entraîner à accoster, décoster, affourcher, entrer dans les écluses du canal de Panama, remonter celui de Suez ou affronter des courants devant Port-Arthur"...

Lire ce reportage illustré de belles photos de Mer et Marine :

<http://tinyurl.com/ycr9avd9>

Anatomie d'un accident

Comment ça marche quand ça ne marche pas ?

Le dossier du Swedish Club :

<https://goo.gl/ui6AUa>



“Incoterms 2010 : un tour d’horizon maritime”

Laurent Fedi - Professeur - Kedge Business School



Dans un communiqué, Bourbon annonce avoir signé un protocole d'accord avec Automated Ships Ltd afin de soutenir la construction du premier navire autonome destiné aux opérations offshore, entièrement automatisé et efficace en termes de coûts. Dans la seconde phase du projet, Bourbon et ASL collaboreront pour trouver des subventions permettant de financer la construction effective du prototype.

Jurisprudence

Exécution d'une sentence arbitrale

Quand une Cour d'appel française refuse l'application d'une sentence arbitrale rendue à Londres.

Arrêt Cour d'appel de Paris 27/09/16, N° 15/12614 : <https://goo.gl/8yDznr>

Voir le commentaire du cabinet Reed Smith : <http://tinyurl.com/zqogc7g>

Jurisprudence

Clause compromissoire

La clause compromissoire à laquelle les parties ont renoncé en saisissant le juge étatique est manifestement inapplicable.

L'arrêt Cass. : 1e civ. du 20 avril 2017 N°16-11.413 : <https://goo.gl/KZjeHS>

Jurisprudence

Assurances

Si aucun des co-assureurs ne le conteste, la société apéritrice est présumée être investie d'un mandat général de représentation

L'arrêt Cass. : 2e civ. Du 8 juin 2017 N°16-19.973 : <https://goo.gl/Nr2SFN>

Jurisprudence

Demande reconventionnelle

La recevabilité d'une demande reconventionnelle n'est pas, sauf stipulation contraire, subordonnée à la procédure de médiation préalable.

L'arrêt Cass. : 24 mai 2017, N°15-25.457 : <https://goo.gl/2ULFX4>

Jurisprudence

Présomption de livraison

En l'absence de constat contradictoire de l'état de la marchandise ou d'un avis écrit des dommages, le transporteur maritime bénéficie de la présomption de livraison conforme de la marchandise.

L'arrêt Cass. : 18 mai 2017, N°15-22571 : <http://tinyurl.com/y8w9gvbk>

De quelques principes et conseils d'utilisation des incoterms

Les incoterms désignent dix catégories d'obligations pour le vendeur et l'acheteur dans le cadre du contrat de vente internationale de marchandises. A notre connaissance, la portée nationale des incoterms proposée par la codification de 2010 reste extrêmement limitée pour des pays de taille modeste à l'exception de grands territoires comme la Chine, l'Inde ou les États-Unis qui ont longtemps utilisé leur propre codification (*Revised American Foreign Trade Definitions*). *A contrario*, les incoterms trouvent tout leur sens à l'échelle régionale européenne.

Onze incoterms sont en vigueur dans l'actuelle version correspondant à autant de façon différente de vendre une marchandise. Quatre groupes existent depuis le groupe "E" avec un seul incoterm de vente à l'usine (EXW), le groupe "F" pour les "Franco", dans lequel le vendeur ne se charge pas du transport principal mais usuellement d'un pré-transport (FAS, FCA, FOB), le groupe "C" pour les "Coût" ou "Port payé" (CPT, CIP, CFR, CIF) et enfin le groupe "D" pour les "Rendu" (DAT, DAP, DDP). Pour ces deux derniers groupes, le vendeur conclut le contrat de transport principal avec la charge des risques de pertes ou de dommages que peut subir la marchandise durant son déplacement pour les termes "D". Selon le Code des transports (Article L5424-2 et suiv.), qui a repris les dispositions de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, il faut distinguer les incoterms dits de "vente au départ", pour lesquels la livraison de la marchandise au contrat de vente s'opère dans le pays du vendeur (la marchandise voyageant aux risques et périls de l'acheteur), des "ventes à l'arrivée" où la livraison est réalisée dans le pays de l'acheteur (la marchandise voyageant aux risques et périls du vendeur jusqu'au lieu convenu).

Les incoterms se focalisent sur des points clés du contrat de vente dont principalement quand et où s'opèrent le transfert des frais, la livraison de la marchandise et le transfert des risques qui est concomitant. D'autres aspects sont régis par les incoterms dont les obligations relatives à la marchandise (emballage), son dédouanement export ou import, les aspects documentaires (remise du B/L notamment), l'assurance transport, les informations mutuelles que se doivent les parties... Le transfert de propriété, les questions de responsabilité ou la loi applicable au contrat ne sont pas régis par les incoterms. Il appartient aux co-contractants de définir d'autres dispositions essentielles à la bonne économie du contrat telles que les modalités de paiement, la loi applicable, la langue faisant foi pour l'interprétation du contrat, une clause de réserve de propriété et une clause compromissoire en cas de difficultés d'exécution du contrat de vente. Les incoterms ICC sont les suivants :

Incoterms Maritimes et Fluviaux (hors conteneurs et unités standardisées)	
Incoterm	Description
FAS	Free Alongside Ship - Franco le long du navire
FOB	Free On Board - Franco à bord
CFR	Cost And Freight - Coût et fret
CIF	Cost Insurance And Freight - Coût assurance et fret

Incoterms Multimodaux	
Incoterm	Description
EXW	Ex Works - Départ usine
FCA	Free Carrier - Franco transporteur
CPT	Carriage Paid To - Port payé
CIP	Carriage and Insurance Paid To - Port payé assurance comprise
DAT	Delivered at Terminal - Rendu au terminal
DAP	Delivered at Place - Rendu au lieu de destination
DDP	Delivered Duty Paid - Rendu droits acquittés

Suite de l'article : "Incoterms 2010 : un tour d'horizon maritime" page 6.



Inauguration mi-juin 2017 du "SS Nujema". Le navire de 12 000 t. de port en lourd est destiné à l'exploration des gisements de diamants offshore au large de la Namibie et aux prélèvements d'échantillons. L'armateur, déjà propriétaire de cinq autres navires, est Debmarine, une joint-venture créée entre De Beers et le gouvernement namibien. Son coût avoisine les 157 millions de dollars.

Voir le film de présentation (11'34") :

<https://youtu.be/il6qswyPVE>

Rapport de la Cour de cassation 2016

Dossier de presse :

<http://tinyurl.com/y8wqneow>

Accès aux détails du rapport :

<https://goo.gl/fSnyRD>

Politique maritime

Pour le Conseil supérieur de la Marine Marchande, la France doit avoir une politique maritime forte.

Voir le rapport du groupe de travail sur la flotte stratégique : <http://goo.gl/JCMfri>

Le décret a été publié au JO le 10 mai 2017, quelques heures avant la démission du gouvernement : <https://goo.gl/BQ1zix>

Interdiction de se contredire au détriment d'autrui, un estoppel "à la française" !

Pas d'estoppel s'il n'y a pas, au sein d'une même procédure, de changement de l'objet de la demande. Même s'il y a modification de la demande, il n'y aura estoppel que si la nouvelle demande diffère de la première au point d'induire en erreur son adversaire.

Le cabinet August Debouzy commente l'arrêt de la Cour de cassation du 22 juin 2017 : <https://goo.gl/XjhF18>.

L'arrêt : <https://goo.gl/a3jVRL>

Suite de l'article de la page 5 : "Incoterms 2010 : un tour d'horizon maritime".

Adaptés aux différents modes de transport, les incoterms appréhendent le transport selon deux éléments clés : qui de l'acheteur ou du vendeur paie le fret et qui doit en assumer les risques afférents. Ces deux aspects sont déterminants en matière de droit de recours contre le ou les éventuels responsables dont le transporteur principal. L'incoterm va donc désigner celui qui va conclure le contrat de transport, qu'il soit maritime, terrestre, aérien ou multimodal selon la prestation achetée par l'importateur. Ce contrat de transport sera soit simplement du pré-transport (ex. FAS/FOB), du transport principal (ex. CFR/CPT) ou du post-transport (ex. DAP, DDP).

"Incoterms et liner terms doivent être bien "articulés" par les parties afin d'éviter les doubles facturations (frais de manutention en particulier)".

L'imbrication de la prestation de vente et de transport est si forte dans le contexte international, notamment pour les incoterms de la famille "C", que certains opérateurs ont tendance à croire qu'ils représentent des contrats de transport, ce qui est bien entendu une erreur manifeste dans la mesure où la livraison du contrat de vente et du contrat de transport est bien distincte. Les clauses "FIOS" ou un "FOT" qui renforcent la confusion pour les novices de l'export, appartiennent aux *liner terms* qui concernent les conditions commerciales du fret maritime – donc du contrat de transport maritime. Toutefois, incoterms et *liner terms* doivent être bien "articulés" par les parties afin d'éviter les doubles facturations (frais de manutention en particulier).

Si l'autonomie de la volonté des parties demeure un principe fondamental de la vente internationale, il est fortement conseillé aux parties de se référer expressément à un incoterm de la dernière codification si possible, tel que "CIF Marseille, Incoterms 2010", afin de s'assurer de l'application des dispositions standardisées ICC. En outre, il convient d'éviter la traduction de l'incoterm quand bien même entre deux opérateurs francophones, CAF par exemple, car porteuse de confusion (signifiant *currency adjustment factor* !), ou encore les mentions F.O.B., C. & F. C.I.F. à moins que les parties souhaitent l'application du droit anglais (*common law* ou le *Sale of Goods Act* 1979). Enfin, l'incoterm doit être suivi du lieu convenu afin de déterminer précisément le lieu de transfert des coûts tel que "CIF Lavéra, poste H Bis".

Les incoterms maritimes : usages et pratiques

Qualifiés de "ventes maritimes", les incoterms à vocation maritime tels les FAS, FOB, CFR ou CIF sont certainement les plus connus en raison de leur ancienneté et de l'importance des échanges par voie maritime qui ont représenté plus de 10 milliards de tonnes en 2016. Ancrés dans la culture des entreprises, ces incoterms sont encore fortement utilisés y compris lors de transports terrestres alors que les FCA, CPT ou CIP sont plus appropriés mais pas toujours bien maîtrisés par les opérateurs. Le trinôme FOB, CFR et CIF que l'on retrouve dans la plupart des crédits documentaires, doivent être évités désormais pour l'expédition de conteneurs (ou autres unités standardisées) par voie maritime dans la mesure où les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou son représentant dans l'enceinte d'un terminal avant qu'elles ne soient à bord du navire. Cependant, le recours systématique aux FCA, CPT et CIP pour le transport en conteneur nécessitera une certaine acculturation des opérateurs, *old habits die hard...*

Quant au choix de l'incoterm maritime, il se fera en fonction de nombreux facteurs que le vendeur acceptera de gérer ou pas. Si le vendeur est "*customer oriented*" et possède une bonne expérience du transport maritime international, il sera enclin à décharger son client des aspects logistiques de la commande. Il vendra ainsi selon un incoterm de la famille C (CFR/CPT) en organisant le pré-transport et le transport principal de la marchandise jusqu'au port de destination convenu. En outre, il pourra proposer l'assurance transport (CIF/CIP) à hauteur de 110% de la valeur de la marchandise, libellée dans la devise du contrat permettant un recours direct de l'importateur à destination. Ce dernier pourra par ailleurs demander un certificat d'assurance au porteur afin de revendre la marchandise pendant le transport. Si seule une couverture minimale est requise par ces incoterms (police française d'assurance maritime sur facultés "FAP Sauf"), l'assurance "tous risques" sera conseillée pour les biens à forte valeur ajoutée et permettra de couvrir le risque de vol avec effraction.

Sauf exception, l'ensemble de ces frais feront partie intégrale de la facture à acquitter par le client, le vendeur fournit du service qu'il facture "logiquement" à son client. *A contrario*, le vendeur doté de peu d'expérience à l'international ou commercialisant une marchandise fragile, va privilégier un incoterm FCA/FOB afin de minimiser ses risques. Ce choix se justifiera d'autant plus si l'acheteur est situé dans un pays à risques.

Cette dichotomie de situations "classiques" du commerce international ne doit pas occulter le pouvoir de négociation du client qui est en mesure d'imposer ses conditions d'achat avec un incoterm plus commercial et plus protecteur de ses intérêts tel un DAT, le "Rendu au terminal" (maritime ou autre). En l'espèce, le vendeur organisera et assumera les risques du transport jusqu'au lieu convenu, douanes export et déchargement à destination compris. Enfin, l'acheteur expérimenté et avec des flux maritimes réguliers à l'import préférera gérer sa *supply chain* dans la mesure où il a pu négocier des taux de fret compétitifs eu égard à ses volumes annuels.

Faire du commerce international sans maîtriser les incoterms semble inconcevable en ce XXI^e siècle. Certains opérateurs dont le degré d'expérience internationale est faible, continuent de mal les utiliser, et parfois à leurs dépens. *A fortiori*, les magistrats pas toujours à l'aise avec les récents incoterms, ont tendance à appréhender le contrat de vente et de transport de manière trop "cloisonnée" en vertu du sacro-saint principe de la relativité des conventions.

Suite et fin de l'article : "Incoterms 2010 : un tour d'horizon maritime" page 7.

Propreté des cales

Des cales insuffisamment propres présentées pour une cargaison de vrac à charger entraînent des retards, des coûts supplémentaires, le non-emploi d'équipes de dockers, etc.

Des litiges sur la charte-partie peuvent alors survenir.

Le nettoyage insuffisant peut aussi être la cause de contamination et d'infection entraînant des réclamations en dommages et intérêts des destinataires de la marchandise.

Le club West of England a édité un guide des bonnes pratiques préventives pour plusieurs types de cargaisons à destination des personnels chargés du nettoyage des cales : <https://goo.gl/jnth7o>

Humidité

Les seuils d'humidité sont délicats et capitaux

Un conteneur de 20 tonnes de cacao peut par exemple contenir 80 litres d'eau et dégrader fortement le chargement.

C'est par des exemples précis que le Capt Uwe-Peter Schieder de la fédération des assureurs privés allemands a expliqué à Gênes lors de la dernière réunion annuelle de l'IUMI (the International Union of Marine Insurance) l'importance d'une bonne connaissance et gestion de l'humidité des cargaisons transportées.

- Le résumé de son intervention :

<https://goo.gl/jLKK6G>

- le Pdf de sa présentation power-point :

<https://goo.gl/naQk85>



Image rare de trois pétroliers en plein centre ville.

Fin 2011, le groupe Teekay organisait en plein centre de Stavanger le baptême de trois de ses navires, les "Nansen Spirit", "Scott Spirit" et "Peary Spirit", pétroliers de 110 000 t. de Port en lourd.

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'article : "Incoterms 2010 : un tour d'horizon maritime".

Or, comme le suggère le professeur Philippe Delebecque, il existe une réelle interdépendance entre ces deux contrats.

En synthèse, les incoterms sont des outils de management de risques contractuels (vente, transport, assurance) qu'il ne faut pas négliger dans une transaction internationale. Choisir l'incoterm ICC approprié en toute connaissance des obligations et des responsabilités inhérentes constitue à la fois un acte "banalisé" du commerce international mais détermine également des enjeux juridiques forts. La bonne rédaction de la facture pro-forma s'impose, car une fois acceptée, elle est souvent le seul support matérialisant le contrat de vente international qui, rappelons-le, demeure par nature consensuel. Rigueur et anticipation conditionnent l'utilisation des incoterms. "Plus faibles sont les risques, meilleure est l'entreprise" a enseigné un sage...



Quelques sentences récentes

Sentence 1231 – Riz en sacs - Police française d'assurance maritime sur facultés – Avarie du navire en cours de voyage – Déchargement et réacheminement de la cargaison – Dépréciation de la marchandise en raison de l'arrivée proche de la date limite de consommation – Indemnisation par assureur (non).

À la suite d'avaries de moteur, une cargaison de riz chargée au Vietnam avait dû être déchargée et stockée à Port Elisabeth avant d'être réacheminée, partie en cales de vraquier, partie en conteneurs, vers Abidjan, sa destination finale. L'assureur ayant payé les frais liés à ce réacheminement, refusait de payer une somme réclamée par l'acquéreur de la cargaison et affréteur du navire, en raison de la dépréciation d'une partie de la marchandise, consécutive à son arrivée à destination à une date proche de celle de sa limite de consommation et couverte selon l'acquéreur par les conditions d'assurance additionnelles annexées à la police.

Le Tribunal arbitral a d'abord tranché en faveur de la demanderesse la question de la prescription soutenue par l'assureur puis a examiné l'applicabilité à la cause des stipulations de la police d'assurance. Il a jugé que la clause additionnelle 6 visait une détérioration naturelle de la marchandise consécutive à un retard du navire ou à une avarie de moteur, mais non la seule dépréciation de la valeur commerciale. La preuve de la détérioration naturelle n'ayant pas été apportée, la demanderesse a été déboutée.

Sentence 1232 – C/P Synacomex - Voyage reporté – Conclusion d'une seconde C/P – Défaillance de l'affréteur non justifiée – Article 13 du décret du 31 déc. 1966 – Réparation du préjudice (oui).

La sentence a été rendue en l'absence de participation du défendeur qui n'a répondu à aucune convocation du Tribunal.

Une charte-partie Synacomex est conclue pour le transport d'une cargaison de blé entre un port du Sud de la France et l'Italie. L'affréteur refuse de charger le navire au motif, selon lui, d'un cas de force majeure et propose de reporter la date résolutoire en contrepartie d'un affrètement similaire moyennant un fret augmenté d'1 euro par tonne en compensation financière pour inexécution. Peu après, l'affréteur indique sans explication que ce deuxième voyage ne peut être exécuté, d'où réclamation de l'armateur pour son préjudice auquel n'a pas répondu l'affréteur.

Le Tribunal sollicité par l'armateur n'a pu constater la défaillance de l'affréteur et a condamné ce dernier à réparer le préjudice causé en se fondant sur l'article 13 du décret du 31 décembre 1966 qui dispose que l'affréteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement et qu'il doit en pareil cas une indemnité correspondant au préjudice subi par le frèteur au plus égale au montant du fret.

Sentence 1233 (second degré) – Contrat d'assistance entre une station de pilotage et un navire de plaisance – Validité du contrat (oui) – Situation de péril (oui) – Détermination d'une indemnité d'assistance.

Le capitaine d'un yacht de grande plaisance lance un signal de détresse MAYDAY après l'envahissement par eau de mer du garage ouvrant sur la plage arrière et d'une partie du compartiment moteur occasionnant une prise de gîte. Le gouvernail ne fonctionnant plus, il tente de gagner le port le plus proche en gouvernant avec ses deux moteurs. Alertée par le CROSS, la station de pilotage intervient avec deux pilotes et un remorqueur pour amener le yacht dans le port, fait ensuite signer au capitaine un contrat d'assistance donnant compétence à la CAMP pour la détermination d'une indemnité et obtient des assureurs une lettre de garantie.

Les parties s'opposaient, d'une part sur la validité du contrat d'assistance, l'armateur estimant que l'intervention des pilotes relevait de la mission de service public assurée par les pilotes dans leur zone de pilotage, d'autre part sur la situation de péril dans laquelle se trouvait effectivement le navire au moment de l'intervention des pilotes.

Le Tribunal arbitral a jugé que l'intervention des pilotes avait dépassé le cadre des articles L. 5341-1 et suivants du Code des transports en assurant une prestation de remorquage jusqu'à l'entrée du port et que le régime de pilotage de droit français n'était pas ici applicable. Sur la réalité de la situation de péril, il a estimé que le danger auquel était confronté le navire, bien que moins imminent que ne le prétendaient les pilotes, était réel devant le risque d'une aggravation de l'envahissement mettant en jeu la flottabilité du navire. L'opération d'assistance devait donc donner lieu à rémunération qu'il a fixé à environ 3 % de la valeur du bien sauvé.

J-Y.T.

Compte-rendu du concours de l'International Law Arbitration Moot

Charlotte Hauchard pour l'équipe du MACI

Grâce au soutien financier et technique de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), une équipe du Master Arbitrage et Commerce International (MACI) de l'Université de Paris-Saclay, composée d'Arleen Gonzalez, Charlotte Hauchard, Vérane Pasi, Yuri Pedroza Leite, Marie Terrien et Taha Zahedi Vafa a participé à la dix-huitième édition de l'*International Maritime Law Arbitration Moot Competition* à Singapour.

Le scénario du cas étudié : <https://goo.gl/JvvyX3>

L'équipe du MACI s'est confrontée à des problématiques de droit maritime dans le cadre d'un cas fictif impliquant un conflit entre deux parties d'une chaîne de contrats d'affrètement. Conformément aux règles du concours, l'équipe a tout d'abord rédigé un mémoire en demande (Pour la part de Furnace, respectivement affréteur puis frèteur du navire), puis les participants se sont placés du point de vue des défendeurs (Inferno et Idoncare, sous-affréteurs du navire) afin de rédiger un mémoire en défense. L'équipe s'est ensuite envolée vers Singapour où se sont déroulées les phases orales du 30 juin au 5 juillet. Trois plaideurs se sont succédé en demande et en défense.

Les participants ont traité des problèmes de fond et concrets tels que le retard dans le paiement du fret ou l'absence de désignation d'un port de déchargement dans les délais impartis ou encore de l'exercice d'un privilège sur la marchandise malgré la localisation du navire en haute-mer. Tant la procédure que le fond du cas étaient régis par le Droit anglais et plus particulièrement par les règles de la *Singapore Chamber of Maritime Arbitration*.

Pour revenir plus précisément au cas soumis, une charte-partie à temps avait été signée entre le propriétaire du navire et le demandeur, Furnace. Puis une charte-partie au voyage fut signée entre le demandeur et le défendeur, Inferno. Enfin, une hypothétique charte-partie au voyage aurait été signée entre Inferno et Idoncare, les deux défendeurs. Un connaissance émis quelques semaines plus tard se référait à une des chartes-parties sans préciser laquelle, ce qui posa de nombreuses difficultés pour la résolution du cas.

Les multiples ruptures contractuelles de la charte-partie

Tout d'abord, le demandeur alléguait une rupture de la charte-partie au motif que le défendeur n'avait pas nommé de port de déchargement dans le temps imparti et que l'immobilisation du navire avait engendré des retards, mais aussi une augmentation du fret. De plus, le demandeur reprochait au défendeur de ne pas avoir payé le fret, occasionnant donc une autre rupture de la charte-partie.

Pour répondre à ces accusations, les défendeurs reprochaient au demandeur de ne pas avoir accepté le port proposé, Busan, au motif que ce dernier était alors en proie à une attaque de zombies. Le défendeur rappelait que les ports chinois, seuls prévus par la charte-partie, étant tous congestionnés et que seul Busan était un port de déchargement possible puisque la zone était, contrairement aux allégations du demandeur, entièrement sécurisée.

L'équipe du MACI, confrontée à la question inédite de la présence de zombies dans un port, a appréhendé la notion de congestion et a analysé tous les éléments permettant d'assurer la sécurité d'un port de chargement. Elle a alors argumenté, selon qu'elle se trouvait en demande ou en défense, en faveur et en défaveur de la qualification de zone sûre.

Ensuite, le demandeur alléguait qu'il disposait d'un privilège sur la cargaison mais également sur le fret entre Inferno et Idoncare grâce à la chaîne de contrats. Cette possibilité était vivement contestée par les défendeurs au motif que ces privilèges étaient contraires à la loi et donc non applicables.

"Le propriétaire d'un navire possède un privilège même s'il n'est pas partie au contrat de connaissance entre le sous-affréteur et le transporteur."

Une situation jurisprudentielle semblable existait dans le *Bulk Chile case*(1). Dans cette affaire, le navire avait été affrété sous une charte-partie à temps puis sous-affrété sous une autre charte-partie à temps. Il existait donc une chaîne de contrats. Les deux contrats étaient gouvernés par les règles standards posées par la *New-York Produce Exchange (NYPE) Form* et la clause 18 disposait que "Le propriétaire a un privilège sur la marchandise et le sous-fret pour tous les montants dûs conformément à cette charte-partie [...]"(2). Ainsi, lorsque le navire a de nouveau été sous-affrété via une charte-partie au voyage et que le premier affréteur a omis de payer le fret, le propriétaire du navire a demandé le paiement directement aux deux sous-affréteurs. La juridiction britannique de première instance a considéré que l'exercice du privilège par le propriétaire du navire était valide d'une part grâce à la clause 18 du contrat, mais également grâce au connaissance entre le second sous-affréteur et le transporteur qui indiquait "Fret payable conformément à la charte-partie"(3). La Cour d'appel a ensuite confirmé ce jugement. En effet, la Cour d'appel a considéré que le second sous-affréteur avait le rôle d'agent et qu'il devait collecter le fret auprès du transporteur au nom du propriétaire du navire.

Grâce à cette décision, il est donc clair que le propriétaire d'un navire possède un privilège même s'il n'est pas partie au contrat entre le sous-affréteur et le transporteur (4).

Suite de l'article page 9.

Limitation de responsabilité pour les marchandises conteneurisées

Le cas du "Maersk Tangier" où trois conteneurs frigo étaient chargés de thons en vrac avec un connaissance mentionnant seulement par exemple : "One container said to contain 200 945 pieces".

L'arrêt de la Haute Cour anglaise :

<https://goo.gl/XlfPqk>

Le commentaire du cabinet Quadrant

Chambers : <https://goo.gl/4pcgGt>



Prochaine révolution dans le transport de conteneurs ?

La société américaine SeaHorse Shipping a imaginé le système d'un navire semi-submersible de haute mer transportant six navires porte-conteneurs destinés à six ports secondaires. Le "méga navire-mère" ballaste à l'arrivée sur rade et chaque "petit navire" dessert un port. Moins de problèmes de tirant d'eau, moins d'investissement portuaire et routière ...

Voir la vidéo de 3'34" :

<https://youtu.be/D2OK0NPv5jQ>

Voyage vers le futur de l'activité portuaire en 2060

Le journal "Le Marin" a récemment diffusé une vidéo de 3'44" imaginant le parcours logistique que suivraient des grains de café produits au Kenya pour satisfaire les envies d'un consommateur en 2060 : <http://tinyurl.com/ktsnvl7>

Classement type "Top 50" ?

Dans notre vie de tous les jours, tout est noté et commenté, les chanteurs, les restaurants, les hôtels, les chauffeurs de taxi, leurs clients etc.

Le journal "Les Echos" relève un arrêt de la Cour de cassation qui valide la possibilité aux sites de la *Legaltech* de noter dorénavant les avocats :

L'arrêt : <https://goo.gl/WW3jyV>

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



Avec la sophistication des loisirs proposés à bord de ses navires de croisières, la Norwegian Cruise Line emploie dorénavant des sauveteurs après qu'il y ait eu des accidents d'enfants quelques fois mortels : <https://goo.gl/6GMEqt>

Eaux de ballast

L'application de la nouvelle convention internationale sur les eaux de ballast est entrée en vigueur le 8 septembre, cependant les navires déjà construits ont une dérogation de deux ans et certains même jusqu'en 2024 !

La convention : <https://goo.gl/bHU9UX>

Le communiqué d'IFREMER : <https://goo.gl/fDNg1t>

L'article de la Gazette de 2008 : <https://goo.gl/VhPDvs>

Fourniture de soutes pour les navires

Enquête du journal suisse "Le Temps" entre Genève, Anvers et Rotterdam dans le monde discret des négociants de soutes.

Les produits, les acteurs, les fraudes ...
<http://tinyurl.com/y97s5u4s>



"Certus esse debet, qui agit"

Celui qui agit doit être sûr de son fait.

Internet à bord des navires

Étude intéressante et parfois étonnante.

14 % des armateurs ne donnent aucun accès internet à l'équipage.

36 % des armateurs filtrent et choisissent l'accès aux sites.

63 % des marins sont prêts à changer de compagnie pour un meilleur package internet ! etc.

L'étude : <https://goo.gl/N9Fn3j>

La compétence du tribunal arbitral pour ordonner des mesures provisoires

Par conséquent, le demandeur souhaitait que le tribunal ordonne des mesures provisoires et considérait que ce dernier était compétent pour le faire alors que le défendeur quant à lui rejetait la compétence du tribunal pour ordonner ces mesures.

Il existe une situation jurisprudentielle très similaire au cas du concours : dans l'arrêt *Five Oceans*, la Cour de Singapour a ordonné des mesures provisoires au visa de l'article 12A(4) de l'*International Arbitration Act (5)*. Afin de préserver la cargaison du navire (en l'espèce du charbon d'Indonésie), la Cour a décidé d'ordonner ces mesures alors même que le navire ne se trouvait pas à Singapour mais dans les eaux internationales. En effet, selon la Cour de Singapour, cette décision n'interférait avec la compétence d'aucune autre juridiction.

La Cour a raisonné en trois étapes au regard de l'article 12A(4) de l'*International Arbitration Act*. Elle a d'abord considéré qu'il existait un droit pour le demandeur de détenir la possession de la cargaison et que ce droit constituait un actif. Elle a ensuite énoncé que ce droit permettait effectivement de vendre la cargaison. En effet, dans un troisième et dernier temps, la Cour a considéré que le cas était une situation claire d'urgence puisqu'il y avait un risque que le charbon prenne feu à cause de la chaleur, que l'équipage manquait d'eau, de nourriture et de médicaments et que la mousson empirait la situation.

Dans le cadre du concours et lorsque les plaideurs étaient en position de demandeurs, il a donc fallu convaincre les arbitres qu'il y avait véritablement une urgence et que des mesures provisoires devaient être ordonnées.

Cette expérience fut inédite et extrêmement enrichissante. Elle a été pour chacun des membres de l'équipe la première occasion d'écrire un mémoire dans le cadre d'un arbitrage maritime. Il a fallu prendre en main des moteurs de recherche étrangers et spécialisés, appréhender des notions très spécifiques au droit maritime et se conformer aux exigences d'un concours international de culture de *Common Law*. Le défi était de taille, le droit maritime semble être l'apanage des universités anglo-saxonnes malgré le fait que la France possède le deuxième plus grand domaine maritime au monde.

Néanmoins, dans ce concours où s'affrontaient des équipes venues du monde entier, deux équipes françaises ont répondu présent et ce grâce au soutien de structures telles que la Chambre arbitrale maritime de Paris que nous remercions chaleureusement pour leur soutien et leur action en faveur de la place de Paris comme centre d'arbitrage maritime.

Plus précisément, nous remercions le Pr. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général, pour la confiance qu'ils nous ont témoignée.

1. *Dry Bulk Handy Holding INC. and another v Fayette International Holdings and another* [2013] EWCA Civ 184
2. "Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights for any amounts due under this charter...!"
3. "Freight payable as per charter-party"
4. *NDLR. En droit français, les solutions sont assez proches et tout aussi protectrices du fréteur*, v. Cass. com. 20 mai 1997, Bull. civ. IV, n° 153
5. *Five Ocean Corporation v Cingler Ship Pte Ltd (PT Commodities & Energy Resources, intervenier)* [2015] SGHC 311

Actualités de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 22 juin. Après renouvellement et élections en remplacement de certains mandats :

● Le Conseil d'Administration est composé de 17 Administrateurs :

M. Philippe BOISSON, Mme Valérie CHANAL, MM. Philippe DELEBECQUE, Alioune DIAGNE, Manuel FLAIX, Xavier GALBRUN, Claude GOUSSOT, Gilles HELIGON, Olivier JAMBU-MERLIN, Jean-Pierre LAFFAYE, Hervé LEBORGNE, Michel LE LUYER, Didier MARSAC, Mme Laurène NIAMBA, MM. Georges SIOUFI, Jean-Paul THOMAS, Jean-Yves THOMAS.

● La Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) a changé de nom au 1er juillet 2016 et est devenue la Fédération Française de L'Assurance (FFA).

La FACAM et le SNAM ont fusionné pour devenir l'AMCF, Agents Maritimes et Consignataires de France. L'AMCF reste membre institutionnel de notre association.

La Chambre compte donc désormais 16 membres institutionnels.

● Incorporation sur la liste des arbitres

M. Christian Miquel, spécialiste de la commission de transport et de la logistique, dans la catégorie "Praticiens".

M. Mathieu Chapelet, Courtier maritime, dans la catégorie "Techniciens".

● Retraits

MM. Jean-Jacques REBOULEAU et Francis VALLAT ont demandé à être retirés de la liste des arbitres et ont été inscrits sur la liste des arbitres honoraires de la Chambre.

Cyber sécurité

L'OMI rendra obligatoire le management des cyber risques à bord des navires au 1er janvier 2021.

Ne pas anticiper et ne pas être prêt en cas d'une agression cyber peut avoir des conséquences significatives.

Plusieurs associations et compagnies maritimes ont publié un guide pour les navires : <https://goo.gl/ZaGFVv>

Le P&I club Gard publie un guide complet de recommandations pour s'y préparer avec les textes officiels à jour à juillet 2017 : <https://goo.gl/679iYq>.

L'e-magazine Splash 24/7 a interviewé des spécialistes de la sécurité cyber maritime "Cyberkeel" <https://goo.gl/12aCDa> et publié un court-métrage de 5'59" <https://goo.gl/kNj8qN> pour mettre en garde les professionnels.

Cyber sécurité

Un exemple d'agression cyber

Exemple d'une tentative d'escroquerie fréquemment reportée et relevée par le cabinet Reed Smith : envoi de courriers électroniques aux navires par des escrocs se faisant passer pour des cabinets juridiques afin d'infecter les systèmes du bord avec un logiciel malveillant, ou une demande de rançon (les logiciels de rançon, les "ransomwares").

Dear Sir,

We have been appointed to proceed with legal steps in arresting your vessel due to your inability to clear your long overdue payment with our client. Our client claims that several reminder has been sent to you on this subject matter without getting any response from you.

Find attached lawsuit filed by our client including Court and lawyer cost. Kindly review and revert with your comment. Meanwhile, vessel will be arrested by the court till further notice.

Your urgent response will be appreciated.

Thks N B'Rgds

Un principe : rester méfiant lors de la réception de messages inhabituels et contacter le service informatique de la société ou de l'armement avant d'ouvrir tout fichier attaché ou de suivre un lien suspect.

Cyber sécurité

Cela n'arrive pas qu'aux autres !

Le groupe A.P. Moller-Maersk a subi fin juin une cyber attaque paralysant ses systèmes informatiques ce qui l'a empêché durablement de prendre des réservations d'espaces à bord de ses navires et entraîné de nombreux retards aux cargaisons. Coût estimé pour Maersk : 300M \$.

D'après des experts, le premier vecteur de l'infection était en Ukraine. Maersk l'utilisait dans une filiale locale mais le système était connecté à celui de son quartier général au Danemark.



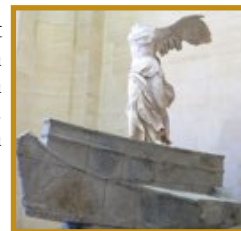
Promenade dans Paris

Promenade photographique dans Paris à la découverte de quelques représentations maritimes.



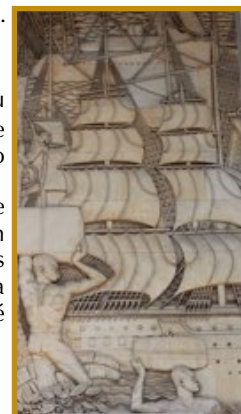
● A l'est de la cour du Palais Royal, le haut-relief d'une proue, vestige du Palais Cardinal, rappelle que Richelieu était chargé de la Marine. En 1628, au moment où Richelieu discutait avec son architecte, le célèbre Jacques Lemercier, de l'ornementation des galeries, une promotion le hissa au rang de surintendant de la navigation (les ancres) et du commerce (les proues de navire transportant les marchandises). Du palais construit pour Richelieu, qui portait alors le nom de Palais Cardinal, il ne reste que la façade orientale édifée en 1636, qui abrite aujourd'hui le Ministère de la Culture. <https://goo.gl/87WNWv>

● Au Louvre, plusieurs statues sont mises en valeur par les sculpteurs sur la proue d'un navire à commencer par la plus célèbre : la victoire de Samothrace. La proue en marbre gris sert de socle à la statue. <https://goo.gl/7VvoXg>



● A l'angle de la Rue Vignon et du Boulevard de la Madeleine dans le 9e arrondissement se trouve l'ancien siège de la Compagnie des Messageries Maritimes construit en 1916 qui offre une véritable profusion de sculptures et bas-reliefs maritimes dont la variété et la finesse des détails ne peuvent laisser indifférent. <https://goo.gl/9xe5yz>

● Détail de la façade majestueuse du Palais de la Porte Dorée, témoignage d'une tendance de l'esthétique Art déco qui se nourrit d'exotisme. Elle s'inscrit dans le programme iconographique commandé aux artistes dans le cadre de l'Exposition coloniale de 1931, avec une fonction idéologique très claire : éveiller la conscience coloniale des Français et montrer la richesse et la diversité des peuples, de la faune, de la flore et des produits des Colonies. Aujourd'hui le palais abrite la cité nationale de l'histoire de l'immigration et l'aquarium tropical. <https://goo.gl/jASqio>



● Les proues de navire avec figures se trouvent à l'entrée du pont Alexandre III, rive gauche. La construction du Pont Alexandre III a été décidée en 1896, à cause des difficultés de circulation, de la création de la gare des Invalides (1893) mais c'est surtout la perspective de l'exposition universelle qui a relancé le projet. Symbole de l'alliance franco-russe, la première pierre a été posée par le tsar Nicolas II de Russie, fils d'Alexandre III. Il a été achevé en 1900 et inauguré en même temps que l'exposition universelle. Avec le Grand et le Petit Palais, il est une des rares oeuvres d'urbanisme monumental qui aient survécu à l'exposition universelle de 1900. C'est le plus large pont de Paris. <https://goo.gl/yvkahX>



● C'est à la Seine que Paris doit son existence et son développement, le peuple celte des Parisii, déjà au IIIe siècle avant J.-C., vivait du commerce fluvial et du passage du fleuve qu'il faisait payer. Du temps de Lutèce, ces marins étaient regroupés en une corporation très puissante : les Nautas symbolisés sur le blason de la ville par un navire. C'est au XVIe siècle que la devise *Fluctuat nec mergitur* apparaît, cette phrase latine dont la signification est : "Battu par les flots, mais ne sombre pas", devient la devise officielle de la ville de Paris le 24 novembre 1853 par un arrêté du préfet de la Seine, le baron Haussmann. On peut voir à Paris de nombreuses représentations de la nef, celle représentée sur cette photo est située dans la partie centrale et supérieure de la façade de l'Hôtel de ville dans le 4e arrondissement. <https://goo.gl/YxOjGo>



10/05 Le Figaro - La Norvège va lancer en 2018 le premier navire cargo 100% électrique et autonome au monde, qui permettra d'éviter annuellement près de 40 000 trajets polluants en camion, d'une autonomie de plus de 65 milles nautiques (120 kilomètres), le bateau pourra transporter une centaine de conteneurs, soit de 3 000 à 3 500 tonnes de port en lourd, à une vitesse de 12 à 15 nœuds.

11/05 L'Antenne - La Chine réunit le monde autour des nouvelles routes de la soie. La version 2017, qui se double d'une "route" maritime, consiste en une série d'investissements dans des projets ferroviaires, autoroutiers, portuaires ou énergétiques. L'initiative, qui regroupe 65 pays représentant 60 % de la population et environ le tiers du PIB mondial, a le soutien apparemment illimité de Pékin : la Banque de développement de Chine à elle seule a prévu de débloquer plus de 800 milliards d'euros d'investissements sur 900 projets.

12/05 Marinfos - Des casinos pourront être installés à partir du 1er juillet 2017 à bord de navires de croisière battant pavillon français.

15/05 Le Marin - Le rôle d'équipage sera remplacé, au plus tard le 1er janvier 2018, par le permis d'armement dont le contenu et les conditions de délivrance, de suspension et de retrait ont été fixés par un décret paru au JO du 11 mai.

24/05 Le Marin - Des épouvantails sont installés sur des turbines d'éoliennes pour éviter que les déjections d'oiseaux ne les abîment. Ces épouvantails ressemblent à des ouvriers en tenue de travail. Alimentés par des panneaux solaires, ils émettent à intervalles réguliers des bruits sourds et des flashes lumineux.



02/06 Le Monde - Fondée en 1834, l'entreprise hanséatique Rickmers (114 navires) a déposé le bilan après le refus de sa banque, elle-même en difficulté, d'entériner son plan de redressement. (Voir 08/09 même page).

Arbitrage "Tapie"

Condamné définitivement à ne pas rembourser tout de suite !

Le jugement du 6 juin 2017 :

<https://goo.gl/BSCxQM>

07/06 The Loadstar - Pour contrer le manque à gagner des annulations de dernière minute qui se multiplient, les armateurs de navires porte-conteneurs tendent à généraliser dans leurs tarifs des pénalités d'annulation de réservation d'espaces.

08/06 Tradewinds - Le géant minier BHP Billiton souhaite transporter son minerai et son

charbon (1500 voyages par an) avec des navires autonomes propulsés au gaz et recherche des partenaires pour développer ces nouvelles technologies.

06/07 Le Marin - La recapitalisation a finalement été jugée illégale par le Tribunal de l'Union européenne qui a condamné la France pour la privatisation de la SNCM en 2005-2006. 220 millions d'euros sont "théoriquement" à rembourser.

13/07 Le Marin - Suivant l'obligation Solas, au 1er juillet 2018, l'ensemble des navires de charge et navires à passagers devra être converti au système Ecdis, qui permet de lire des cartes de navigation électroniques sous peine, rappelle l'Admiralty, en cas de manquement, d'immobilisation du navire lors de contrôles au port.

21/07 Splash247 - Le nombre de chantiers navals en activité dans le monde (qui ont au moins un navire de plus de 1 000 t. de jauge brut en construction) a chuté de 62% depuis 2009.



Dans la nuit du 21 au 22 décembre 2016, deux coques de navires ravitailleurs de plateformes du groupe Maersk remorquées en tandem par un autre "supply" Maersk coulaient au large de la Bretagne. Le Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB), l'équivalent du BEAmer français, a publié à la fin de l'été son rapport sur ce remorquage mal préparé.

Le rapport : <https://goo.gl/7pflwH>.

Lire le commentaire de Marinfos dans le N°09 de la revue (page 3) :

<https://goo.gl/DzG8cc>.

03/08 Maritime Executive - China State Shipbuilding Corporation (CSSC) et Fincantieri ont signé un accord pour développer près de Shanghai une importante chaîne de production pour la construction de paquebots. Par ailleurs, plusieurs chantiers chinois, touchés par la diminution des commandes de vraquiers, offrent des rabais importants dans l'espoir d'intéresser les opérateurs de croisières.

09/08 Splash 247 - Les grandes maisons de négoce redeviennent armateurs en profitant de la hausse des matières premières et de la baisse des coques de navires. Un pétrolier est

actuellement à -20% de son prix de 2014, un vraquier "capesize" à -30%.

21/08 Lloyd 's List - Le danois Maersk vend au français Total sa division Pétrole pour 7,45 milliards de dollars. Le but est de recentrer le groupe sur ses activités de transport et de logistique.

"Costa Concordia"

Le photographe a réussi à s'introduire à bord du "Costa Concordia" pour une incroyable session d'urbex* :

<https://goo.gl/ATZBmd>



** L'exploration urbaine, abrégé urbex (de l'anglais urban exploration), est une activité consistant à visiter des lieux construits par l'homme, abandonnés ou non, en général interdits, ou tout du moins cachés ou difficiles d'accès.*

24/08 Hellenic Shipping News - A 400 \$ la tonne, il est parfois plus intéressant pour les armateurs de vendre un navire au déconstruction que sur le marché de l'occasion.

08/09 Lloyd s List - Une solution financière a été trouvée entre M. Bertram Rickmers et un consortium comprenant le groupe Zeaborn pour sauver l'opérateur multi-purpose Rickmers lâché par les banques cet été.

15/09 Marine Link - Annonce de CMA-CGM d'une nouvelle commande à un chantier chinois de 9 mega porte-conteneurs de 22 000 teus prévus être mis en service fin 2019.

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.

Gazette de la Chambre



Internet news letter of “Chambre arbitrale maritime de Paris”

Publishing committee : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editor : Philippe Delebecque

3 issues per year

(January - April - September)

Supplement to issue 44 - Fall 2017



“Certus esse debet, qui agit”

English abstracts of some recent awards rendered by the arbitrators of the “Chambre arbitrale maritime de Paris”

Award 1231 – Rice in bags - French marine cargo insurance policy – Ship damage during voyage – Cargo discharging and redirection – Goods depreciation due to late arrival near the use-by-date - Indemnification by insurer (no).

Following ship engine damage, a cargo of rice in bags loaded in Vietnam had to be discharged and stored in Port Elizabeth before being redirected, partly in bulk holds, partly in containers, to Abidjan, its ultimate destination. The insurers, having paid the expenses caused by this redirection, refused to pay an amount claimed by the cargo buyer, who was also the charterer, by reason of the depreciation of some goods resulting from the arrival at destination close to the use-by-date, such loss being allegedly covered by additional clauses attached to the insurance policy.

At first, the arbitral Tribunal decided in favour of the insured the question of time-bar opposed by the insurer and then examined the applicability of the insurance policy articles to the case. It judged that additional clause 6 concerned a natural deterioration of the goods resulting from ship delay or engine damage but not the depreciation of their commercial value alone. As proof of natural deterioration was not provided, the claim was dismissed.

Award 1232 – C/P Synacomex – Voyage postponed – Conclusion of a second C/P – Unjustified charterer failure to perform – Article 13 of decree of 31 December 1966 – Compensation for the loss (yes).

The award was made in the absence of the respondent who did not reply to any summons of the arbitral tribunal.

A Synacomex C/P was concluded for the transportation of a wheat cargo from a port in the South of France to Italy. The charterer refused to load the vessel, on account, according to him, of a case of force majeure and proposed to postpone the cancellation date against a similar charter-party with a freight rate increased by 1 euro in compensation for the failure to perform. Shortly after, the charterer advised, without explanation, this second voyage could not be performed. Hence

the shipowner's claim for his loss to which the charterer did not respond.

The arbitral Tribunal appointed by the shipowner could only ascertain the charterer's failure and sentenced the charterer to make good the loss on the basis of the article 13 of the decree of 31 December 1966 which states that a charterer may cancel the contract before the beginning of loading and must, in such a case, pay a compensation corresponding to the loss suffered by the owner, not exceeding the freight amount.

Award 1233 (second degree) – Salvage agreement between a pilot station and a pleasure yacht – Agreement validity (yes) – Ship in danger (yes) – Settlement of a reward.

The Master of a large pleasure yacht sent a MAYDAY distress signal after sea water flooding inside the garage space, near the aft platform, and part of the engine room, causing the ship to list. The rudder was out of order, so the Master tried to reach the

nearest port steering with the two engines. Having been warned by the Regional Monitoring and Rescue Centre, the pilot station intervened with two pilots and a tug, led the yacht into the port, then has the Master sign a salvage agreement, giving competence to CAMP in order to determine a reward, and obtained a letter of undertaking from insurers.

The parties differed, on the one hand, on the validity of the salvage agreement as the owner considered the pilots' intervention had been performed as part of the mission of public service of pilots within their pilotage area, and, on the other hand, on the real danger situation encountered by the

yacht when the pilots came.

The arbitral Tribunal judged the pilots' intervention had exceeded the framework of articles L.5341-1 et al of the “Code des transports” in carrying out a towage up to the port entrance, therefore the pilotage rules under French law did not apply in this case. On the real danger situation, the tribunal considered that the danger which threatened the ship, although not as imminent as the pilots asserted, was real in view of the risk of increase of sea water intake involving the worsening of the yacht's buoyancy. Consequently the salvage operation deserved a reward which was fixed at about 3 % of the salvaged value.

J-Y. Thomas



No place for political piracy in maritime commerce

Translation of the editorial of Gazette Nr 44

Philippe Delebecque

Chairman of Chambre arbitrale maritime de Paris

This summer, the Morocco-based enterprise OCP, a world-leading producer of phosphate and fertilizer, took a difficult but commendable decision: it told a South African court it would not participate in a trial relating to the seizure of a vessel transporting its phosphate cargo through South African waters.

This comes as the latest in a series of developments that should be of broad and serious concern, as it could determine whether global maritime commerce – an industry responsible for about 90 percent of world trade – can be hijacked by a new and virulent form of political piracy.

By way of background, the phosphate in question was mined in the Western Sahara, a UN-denominated “non-self-governing territory”, the ultimate political status of which is subject to a well-established process led by the UN Security Council. Not content to have that process run its course, a separatist splinter group in the region tracked the movement of vessels carrying phosphate cargos, then swept into court – first in South Africa, then Panama – seeking orders to seize the vessels. Both in Panama and South Africa, the initial proceedings were conducted ex parte – without the shipper’s or owner’s participation or even awareness – and both vessels were detained.

Panama’s Maritime Court acted first: on June 5, it dismissed the claim, and its opinion clearly re-affirmed the principle that domestic courts are not the proper venue for the resolution of a political and/or diplomatic matter, such as cargo ownership in the Western Sahara. It also ruled that the plaintiffs presented no evidence demonstrating that the cargo on board belonged either to them or to their potential customers. Days later, however, the South African court deemed itself competent to hear the matter at trial.

On July 13, OCP took a step no law-abiding enterprise takes lightly: it exposed the South African process for what it was and stopped it in its tracks. In announcing its decision not to proceed to trial, the Company said: “By deciding to hold over for trial the matter of the phosphate cargo vessel “Cherry Blossom” ... the South African court has rendered a transparently political opinion and committed a serious abuse of power. This judicial over-reach threatens the freedom and security of international trade, while it contradicts core legal concepts and undermines the UN resolution process. Thus, participating in any trial before this forum would give further credit to a process without legal legitimacy.”

To Panama’s Court and to OCP, the maritime commerce community owes its gratitude.

The Court – charged with adjudicating lawful commerce through one of the world’s busiest transcontinental shipping lanes – courageously re-affirmed a principle that separates legal considerations properly within its purview from political ones subject to another well-established resolution process already in place.

Broadly speaking, that principle is crucial and it transcends the Western Sahara or any other similar dispute. According to the United Nations, there are fully 17 “non-self-governing territories” across the world, many with splinter groups seeking to foment instability. Add to that, countless other “hot spots” – and more shipping lanes – exist for “non-self-governing territories” to go to a national court with a seizure claim as a resolution mechanism.

One can add that under enforceable positive law, in order to seize a ship, the claimant has to reach two essential conditions. First of all, he must demonstrate a maritime claim. And secondly, he must prove that the object of seizure is the defendant’s property. Besides, one thing is to seize the ship, another thing is to seize the cargo. In other words, in order to seize the cargo, it is not possible to seize the ship. The only person who can seize the ship is the creditor of the ownership. By all means, in these cases, the cargo, object of seizure, is the property of OCP, or of OCP buyers and not of the property of the Western Sahara separatist movement.

The Company, OCP, was willing to forfeit its property – and forego its conviction of victory on the law and the facts – for the higher principle that courts, cargos and commerce cannot be hijacked and placed at the mercy of narrow political ends.

This industry depends on consistent norms being followed across the multiple water bodies it traverses. Today’s political pirates prefer using faux legal filings over their predecessors’ cannon-fire to seize our cargoes and rile our seas. No nation reaping the rewards of healthy and lawful maritime commerce can afford to see them succeed.

