

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 52 - Printemps 2020

● Éditorial
Ph. Delebecque
Page 1

● ICMA XXI Rio
Ph. Delebecque
Pages 2 & 10

● L'échouement du
"Costa Concordia"
P. Simon
Pages 3,4,5 & 6

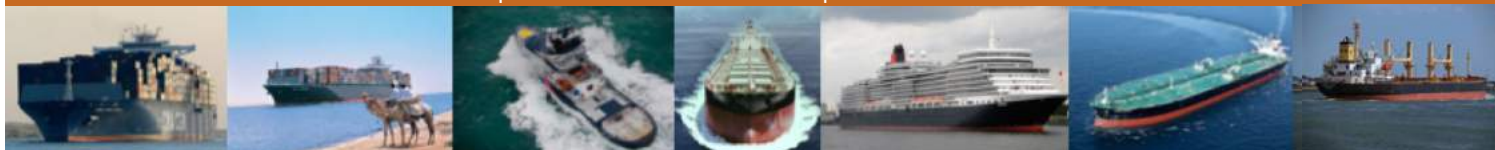
● Le devoir de
signalement des pilotes
S. Rivier
Page 7

● Sentences
● Web maritime
Pages 6 & 9

● L'arbitrage au
Brésil
Raphael Vianna
Page 8

● Revue de presse
Page 10

"Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur"



La clause de *safe port* ou de *safe berth* Une garantie omnibus ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Tous les maritimes connaissent la clause *safe port* ou *safe berth* et pensent immédiatement aux décisions Eastern City et Evia. Ils devront désormais avoir à l'esprit l'arrêt Athos I du 4 mars 2020 de la Cour suprême des États-Unis rendu dans l'affaire Carco (Citgo Asphalt Refining Co. V. Frescati Shipping Co. Ltd.)

<https://tinyurl.com/urd6ud7>.

L'espèce concerne un pétrolier grec à simple coque, venant du Venezuela avec sa cargaison de pétrole, remontant la rivière Delaware et manoeuvrant pour accoster au terminal Citgo de Paulsboro dans le SW de Philadelphie. A 200 m du quai, le navire touche un objet immergé (une ancre de 2, 50 m sur 1, 2 m perdue par un cargo on ne sait dans quelles conditions) ne figurant pas sur les cartes. La coque du navire est alors percée en deux endroits laissant partir dans la rivière près de 1 000 m³ de HFO. D'où des dépenses de près de 143 M USD pour nettoyer les environs, 33 M USD pour indemniser l'exploitant d'une centrale nucléaire ayant dû arrêter sa production, et divers autres préjudices. D'où un important contentieux. Le navire appartient à la compagnie Frescati qui l'a frété à temps à Star Tankers, laquelle, à son tour, a frété le navire cette fois au voyage à la société Carco. La C/P (Asbatankvoy) contient une clause de *safe berth* aux termes de laquelle : "the vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, ... provided the vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the charterer." Un débat s'engage sur sa portée : les uns considérant que la clause impose à l'affrèteur un "unspecified duty of care in tort" et que la "safe berth clause ... is a warranty giving rise to strict liability", les autres observant qu'il ne saurait y avoir de garantie à l'égard des "unknown and unknowable risks" et que dans ces conditions, la responsabilité de l'affrèteur ne peut être engagée qu'en cas de faute. La Cour suprême (dans une décision prise à la majorité avec deux opinions dissidentes) vient de trancher la controverse après avoir pesé tous les termes de la clause et décidé qu'elle renfermait une garantie de sécurité : "the safety of the selected berth is the entire

root of the *safe berth* clause. It is the very reason for the clause's inclusion in the C/P." Voilà donc l'affrèteur tenu pour responsable des différents dommages !

Inutile de souligner l'importance de la solution qui doit être sur toutes les tablettes. Elle ne va pas de soi, même si l'exégèse de la clause l'accrédite : "any safe place", "always afloat" sont des expressions claires et précises. En outre, il est probable qu'en droit français ou plus largement continental, on aurait raisonné sur les mêmes bases : rien ne s'oppose à ce qu'une partie contracte une obligation de garantie, c'est-à-dire s'engage à assumer même les conséquences de la force majeure. Il est alors tenu systématiquement à l'égard de son cocontractant, mais également à l'égard des tiers, puisque les tiers, au regard de la jurisprudence contemporaine, peuvent se prévaloir, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, du manquement à une obligation contractuelle qui leur cause un dommage (en dernier lieu, Cass. ass. plén. 13 janv. 2020, n° 17-19.963) et ce, semble-t-il, quelle que soit la nature (moyens, résultat ou garantie) de l'obligation en cause.



Pour autant, il est permis de se demander si cette analyse qui revient à conférer à une obligation contractuelle une portée statutaire, est parfaitement fondée. La clause de "safe port" est avant tout une clause qui renforce les obligations de l'affrèteur sans y intégrer les "abnormal occurrences". L'ériger, sans nuance et dans tous les affrètements, à temps comme au voyage, en "duty of care" revient à donner au contrat une force qu'il ne porte sans doute pas. Les affrèteurs sont ainsi très exposés. À eux de trouver les justes limites de responsabilité, que ne leur donnent pas nécessairement les conventions internationales et les bons assureurs. A eux aussi de se retourner contre les vrais responsables, ce qui est l'une des autres questions posées par

l'arrêt rapporté : comment se fait-il qu'une ancre dangereuse ait pu rester ainsi au fond d'une rivière aussi fréquentée ?



Le guide du transport maritime

Dans son "Baltic code 2020", le Baltic Exchange, la bourse de fret bien connue, présente un condensé (à partir de la page 16), de tout ce qu'un maritimiste doit savoir sur le transport maritime moderne. Les définitions, autant que celles du BIMCO, sont des références à utiliser sans réserve :

<https://tinyurl.com/uxawsaw>



Le porte-conteneurs "Valparaiso express" de 10 500 evp en approche de Valparaiso.

Piraterie

La piraterie, qui s'est beaucoup développée en Afrique de l'Ouest, reste un problème majeur pour le maritime, et d'abord pour les équipages :

Synthèse du rapport 2019 :

<https://tinyurl.com/tctccd3>

Rapport complet :

<https://tinyurl.com/u3p6473>

Brouillages des systèmes GPS

La "Technology Review" du prestigieux MIT (*Massachusetts Institute of Technology*) s'est penchée sur les détournements et brouillages du signal GPS à Shanghai :

<https://tinyurl.com/uo7zkyz>

Site des USCG répertoriant les problèmes de GPS :

<https://tinyurl.com/smn53ef>

(3 entrées pour la France)



VLCC "Tanzawa" 312 374 t DWT
339.45 x 60 m



ICMA XXI Rio de Janeiro

Philippe Delebecque
Arbitre maritime

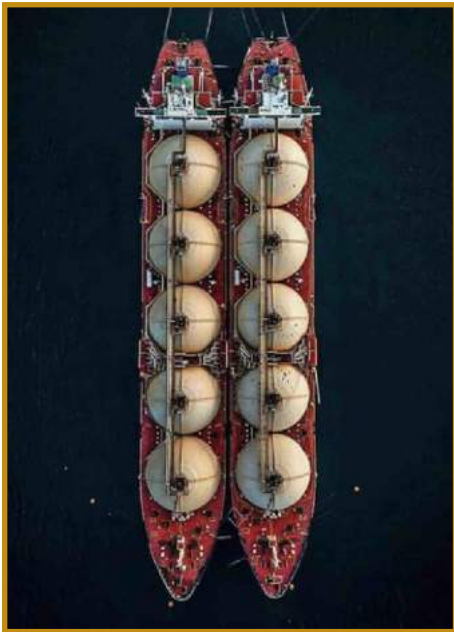
Le 21ème ICMA s'est tenu à Rio de Janeiro entre le 8 et le 13 mars dernier, heureusement juste avant que les mesures sanitaires de confinement ne soient prises. Même si certains participants, pourtant annoncés, devant venir de Chine ou des États-Unis, n'ont pu, à la dernière minute, se déplacer, la semaine a été particulièrement riche et intéressante. Il faut dire que l'accueil chaleureux et efficace du Président da Rocha, au nom du *Brazilian Center for Mediation and Arbitration*, et de Maître Camilla Mendes Vianna Cardoso, organisatrice du Congrès, a grandement contribué à son succès, sans parler du site lui-même - Copacabana ! -, et des différentes sorties parfaitement choisies, que ce soit au pain de Sucre, au Corcovado ou encore à l'île de la Marine Nationale dans la baie même de Rio.

Il est naturellement impossible de rendre compte de toutes les interventions et de tous les débats et l'on ne peut donc que renvoyer aux papiers des uns et des autres dûment recensés et présentés par le Steering Committee (<https://bit.ly/2QmdCXy>). Qu'il nous soit permis, précisément, de féliciter tout particulièrement son Président, Clive Aston, pour ses extrêmes diligences.

Après l'hommage désormais traditionnel au fondateur d'ICMA, Cedric Barclay, ce sont les institutions d'arbitrage maritime qui ont fait l'objet des premiers commentaires. Certaines se développent, que ce soit au Brésil, en Argentine (v. D. Chami), aux Émirats, se modernisent (cf. la communication du Pr. Chu et de Bo Chen, sur les derniers amendements aux textes en Chine)... tandis que d'autres se maintiennent (aux Pays-Bas, notamment), voire stagnent (ce qui est le cas, très paradoxalement en Grèce, cf. E. Litina), mais elles éprouvent toutes les mêmes difficultés : les orateurs ont mis l'accent, au-delà du problème récurrent des mesures provisoires (qui ne comprennent pas la saisie des navires, ce qui est généralement, mais pas systématiquement, admis), sur la question, souvent délicate, des relations avec le juge d'appui, ou encore sur celle que pose le défaut de réponse du défendeur (v. notam. Ch. Baker, *Unresponsive respondent* ; rapp. C Aston, *Amity case*). L'essor des institutions arbitrales débouche aussi sur le dilemme bien connu tenant aux embarras du choix (relevé par P. Mc Queen) et sur la concurrence, nécessaire ou non, de l'arbitrage ad hoc (v. à cet égard, l'intervention controversée de M. Clanchy : *ad hoc arbitration and its enemies*). Une attention particulière a été portée aux devoirs d'indépendance et d'impartialité, en somme d'éthique (cf. M. Corwin) pesant sur les arbitres, dans des conditions qui se rejoignent désormais dans tous les pays, aux exigences de confidentialité, dont la mise en œuvre concrète est souvent délicate (cf. J. Dias, *Resignation in the face of confidentiality* ; également sur les questions posées par l'arbitrage multipartite, D. Schwampe), ou encore sur la recevabilité de l'action des assureurs subrogés (v. sur ce point, les interventions de plusieurs orateurs brésiliens, notamment M. Chateaubriand, permettant de se persuader des qualités du mécanisme de la subrogation, tel que le conçoit le droit continental), sans oublier les interrogations actuelles sur les "alternative dispute resolutions" et les "mediations". Sur tous ces aspects, propres à l'arbitrage, en lui-même, en tant que mode contractuel de règlement des litiges, l'intervention, toute en nuance, de Bruce Harris sur les relations des arbitres avec les *lawyers* a, une fois encore, marqué les esprits.

Sur le fond, le Congrès a su, de la même façon, répondre aux attentes des participants, qui ont pu, non seulement se mettre à jour sur les questions les plus actuelles soulevées par certaines sentences ou décisions, mais aussi découvrir les nouveaux secteurs qui s'ouvrent à l'arbitrage. Les litiges en matière de construction navale sont toujours aussi techniques (cf. I. Gaunt ; également M. Girvin, sur les garanties), mais sont aussi l'occasion de mettre à l'épreuve de nouvelles clauses contractuelles (cf. Ch. Winter) et de s'interroger sur les bonnes pratiques maritimes du secteur. En matière d'affrètement, les récentes sentences sur l'interprétation des clauses de force majeure (R. Gay), sur la compréhension du "time spent or not" (B.E. Nergaard) ou sur les *performance claims* (M. Williamson), ont permis de se rendre compte, si besoin était, du dynamisme de l'arbitrage à Londres. Les vertus de la jurisprudence de *common law* et de la jurisprudence continentale, parfois divergente, sur le transport maritime ont été comparées à travers les décisions les plus récentes et ont donné lieu à des échanges très utiles (cf. Hofmeyr, *Deck cargo exclusion of liability* ; Ph. Delebecque *Carrier's liability under common law and french law : any paradigm's shift ?* ; voir également Banu Bozkurt, sur le *freight forwarder* qui, en tant qu'agent, et non principal, est et doit être l'équivalent du commissionnaire français ; M. J.G. Assis de Almeida, sur l'opposabilité des clauses des connaissements de chartes-parties). Enfin, *last but not least*, la communication de M. Steward sur le jeu des clauses de renonciation à recours dans les opérations *off shore* et sur leurs limites, trouvant leur expression non pas dans la théorie de la *fundamental breach*, mais dans celle de la *very radical breach*, a permis de se persuader que, sur cette question, la *common law* et le droit civil se rejoignent très largement.

Suite et fin de l'article page 10.



Navires méthaniers à couple

Il s'agit de navires de conception norvégienne Moss-Rosenberg, "navires à boules". Cette technique, maintenant désuète, a pratiquement disparu des carnets de commande en raison de la limitation en taille des navires qu'elle impose.

Covid-19

Soutenir les marins et les opérateurs portuaires, adopter les mesures nécessaires.

Les membres d'une commission maritime tripartite spéciale de l'Organisation internationale du Travail (OIT) qui représente les gens de mer, les armateurs et les gouvernements ont, dans une déclaration conjointe publiée par les membres de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime (MLC, 2006), demandé de considérer que le transport maritime, activité hautement mondialisée avec une main-d'œuvre multinationale, puisse procéder sans heurts aux changements d'équipage et aux rapatriements dans le monde entier. La commission a également demandé aux États Membres de l'OIT de faire tout leur possible pour faciliter l'acheminement à bord des navires de fournitures médicales essentielles, de carburant, d'eau, de pièces détachées et de vivres :

<https://tinyurl.com/thhe386>

La CNUCED appelle également au soutien : <https://tinyurl.com/sc6lzx9>

Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur.



La faute est un fait irréfléchi ou imprudent qui est nuisible à autrui.

L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012

Médiation et négociations en France

Patrick Simon

Avocat associé

Villeneuve Rohart Simon & Associés

Ndlr : Nous reproduisons la traduction libre de l'intervention de Me Simon au congrès international des arbitres maritimes (ICMA XXI) qui s'est tenu à Rio de Janeiro début mars 2020. Me Simon défendait les intérêts de l'armateur Costa Crociere et agissait en qualité d'avocat après l'accident.

Les faits

Il s'agissait d'une croisière en janvier 2012, juste après le Nouvel An, lorsque la période de Noël est terminée et qu'il n'y a plus de "fiesta". À cette période de l'année, les prix sont bas, car il n'y a pas beaucoup de clients. Passer une semaine sur un navire de luxe coûte environ 1 000 euros, ce qui reste moins cher que de voyager en voiture ou en avion et de passer six nuits à l'hôtel en Italie ou en Grèce. C'est pourquoi de nombreuses personnes modestes ont choisi ce type de vacances en janvier. Parmi eux, des agriculteurs ou des employés qui ne doivent pas travailler à cette période de l'année, des retraités ou parfois des familles qui veulent être ensemble pendant une semaine dans un environnement en mouvement sans avoir à organiser le voyage, à conduire jusqu'au bout ou à se rendre d'un hôtel à l'autre. Tout est déjà organisé avec un service tout compris. Le navire navigue dans des endroits magnifiques tels que le Stromboli et l'île de l'Elbe. Le navire se déplace généralement d'un endroit à l'autre pendant la nuit, pendant que les gens dorment. Le navire est également un Club en mouvement, offrant la possibilité de faire de nouvelles rencontres et de se faire de nouveaux amis ou même de faire une rencontre romantique ou une simple aventure d'une nuit comme on dit... Tout cela explique le succès rencontré par les croisières et la frénésie au sein de l'industrie de la construction de navires de croisière (beaucoup de navires de croisière ont été et sont encore en construction, en particulier en France et en Italie). Même après le désastre du "Concordia", le nombre de personnes réservant des croisières Costa n'a pas diminué. Au contraire, il a même augmenté au cours des dernières années et il est facile d'en comprendre la raison : il s'agit d'une erreur humaine.

L'échouement du "Costa Concordia" sur l'île de Giglio est dû à une erreur tragique d'un individu : le capitaine du navire, qui a décidé de dévier de la route prévue par la compagnie afin de se rapprocher de la côte de l'île de Giglio. Pourquoi une telle initiative ? Le capitaine voulait impressionner un des membres de l'équipage qui était originaire de cette île et permettre aux habitants de son village d'admirer de près le "Costa Concordia", toutes lumières allumées, dans sa majesté. Le problème était qu'il était trop près de la côte. En n'obéissant pas aux ordres de la compagnie, le capitaine se comportait comme un "fanfarone", comme diraient les Italiens, tout comme le personnage éponyme joué par Vittorio Gassman dans le film // *Sorpasso* de 1962 réalisé par Dino Risi. Même si le capitaine a effectué une dernière manœuvre habile, qui a permis d'éviter des centaines de morts, sa décision initiale était dangereuse.

Une fois le navire bloqué sur un rocher, il a fallu mettre les passagers dans des canots de sauvetage pour atteindre le rivage de l'île. Certains d'entre eux avaient vu les lumières de l'île et réalisé qu'ils étaient proches de la côte et qu'ils pouvaient nager plutôt que d'attendre longtemps pour avoir une place dans un canot de sauvetage.

Il y avait 3 200 passagers à bord et environ 1 000 stewards, employés de l'hôtel et membres d'équipage. La mer était calme et pas trop froide et certains passagers ont eu le courage de plonger dans l'eau et de nager vers l'île. Malheureusement, un vieux passager est mort dans l'eau à la suite d'une crise cardiaque.

Les dommages

Presque tous les passagers ont été secourus et la plupart d'entre eux n'ont pas été blessés physiquement. Cependant, certains d'entre eux ont été gravement traumatisés car ils étaient terrifiés par la peur de mourir, en particulier certaines personnes qui avaient leur cabine sur le côté bâbord du navire sans vue sur les lumières de l'île et qui pouvaient penser au début que le navire était en pleine mer. Ils ont réalisé plus tard, lorsqu'ils attendaient un canot de sauvetage, qu'ils étaient près du rivage. Le préjudice subi était très différent d'une personne à l'autre car les réactions individuelles sont toujours différentes : du pire (la mort) au plus léger (un simple souvenir désagréable). Le préjudice le plus courant n'était pas physique mais psychologique. Ce traumatisme grave a pris des aspects et des expressions diverses telles que : peur de mourir, cauchemars ou insomnie, tendance suicidaire, dépression nerveuse, dépression (légère ou grave), problèmes sexuels, manque de concentration, manque de vivacité ou d'optimisme, difficulté pour communiquer avec les autres, manque d'appétit, peur des croisières ou des transports (même des avions ou des trains), manque d'intérêt pour le travail ou l'école, pour le sport ou plus généralement pour la vie. Plusieurs couples se sont séparés : la femme reprochant à son mari ou son partenaire d'être un lâche au cours des événements où elle a découvert avec cette catastrophe un aspect inconnu de sa personnalité. Dans certains cas, le mari a reproché à sa femme d'avoir été hystérique au cours des événements.

Suite de l'article page 4.

Covid-19

Depuis le début de cette crise mondiale, de nombreux commentaires, recommandations, guides sont édités chaque jour dans la presse spécialisée.

● Nous citerons la compilation du cabinet Reed Smith qui reprend les principaux thèmes couvrant une variété de sujets allant du bien-être de l'équipage à la "vérification" des chartes-parties :

<https://tinyurl.com/s6b9h5z>

● Dans l'ignorance de ce qui va se passer dans les mois à venir, le cabinet Stephenson Harwood souligne les questions-clés à prendre en compte d'un point de vue juridique et suggère quelques mesures pratiques qui peuvent être prises pour minimiser les risques :

<https://tinyurl.com/wdvlwvt>

● Le cabinet HFW tient régulièrement à jour les informations, via son site internet, pour minimiser l'impact de la crise et préparer le futur :

<https://tinyurl.com/qtuchue>

Force majeure et épidémie

● Le cabinet Hill Dickinson a examiné les implications juridiques potentielles découlant des contrats de vente et des chartes-parties concernant des marchandises destinées à la Chine :

<https://tinyurl.com/sso8hg5>

● Les *barristers* de Quadrant Chambers ont récemment essayé de répondre aux questions : quand une pandémie est-elle un cas de force majeure ? À quoi devraient répondre les nouvelles dispositions relatives à la force majeure ?

<https://tinyurl.com/ul68ygc>

● Le cabinet Norton Rose Fulbright analyse les implications juridiques :

<https://tinyurl.com/rdncb62>

● En France, que dit le droit ? Une 1ère décision a été rendue. Lire l'article publié par le *think tank* "Club des juristes" :

<https://tinyurl.com/texj5de>



Le porte-conteneur "One eagle" de 364 m. de long et une capacité de 14 000 evp.

Suite de la page 3 de l'article "L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012".

Cependant, on peut se demander si l'accident est vraiment la cause de la rupture des couples ? La difficulté est toujours la même : le symptôme, la maladie ou le malaise diagnostiqués sont-ils la conséquence exclusive de l'échouement, ou seraient-ils quand même survenus dans le cadre de la vie du passager ? La question est d'autant plus difficile en cas de problèmes sexuels ou d'insomnie ou de manque d'intérêt pour le travail, le sport, et autres..., de dépressions nerveuses ou d'impossibilité de travailler. Seule la peur de monter à bord d'un navire est évidemment une conséquence directe de l'incident. Mais pour tous les autres symptômes, comment peut-on déterminer avec certitude, par exemple, que le manque d'appétit ou au contraire les symptômes de boulimie sont une conséquence directe des événements ? Cela se serait-il produit de toute façon dans la vie du passager en raison d'autres événements ou à la suite d'événements passés ou simplement en raison de son mode de vie ?

Un avocat ne peut pas répondre à ces questions. Seuls un psychologue ou un psychiatre peuvent être utiles dans ce cas. Et c'est ce qui survenu dans l'affaire "Concordia".

L'enquête médicale

De nombreux passagers ont été examinés par des psychiatres désignés par le tribunal, ou par les parties. Des enquêtes médicales ont donc été menées pour chacun d'entre eux. Lors des examens médicaux, j'ai entendu beaucoup d'histoires de vie provenant de personnes très différentes. Ces croisières accueillent à bord des personnes d'origines sociales très variées.

Ces séances étaient quelque chose d'entièrement nouveau pour moi : on entend beaucoup, beaucoup de victimes raconter leur vie après l'accident à un psychiatre. Vous entendez parler de leur vie antérieure, de leur comportement pendant l'accident et de leurs difficultés après les événements. Vous voyez comment ils parlent et comment ils sont. Vous apprenez qu'il est rare de simuler avec succès un traumatisme psychologique. Je me souviens d'une jolie fille souriante de La Réunion : la façon dont elle répondait aux questions, dont elle se déplaçait et souriait, il était clair qu'elle était complètement guérie et qu'elle n'avait pas de problèmes, même peu de temps après les événements. Je me souviens aussi d'un garçon qui tremblait encore, après presque un an, ses pieds et ses jambes tremblaient de partout juste au souvenir des événements et aussi d'une femme qui est devenue complètement chauve après l'accident et qui a été obligée de porter une perruque.

J'ai également découvert lors de ces examens médicaux que l'avocat de la victime mettait toujours l'accent sur les difficultés et le malheur en se basant sur l'idée fataliste que la victime n'avait aucun moyen de surmonter ces événements tragiques. Au contraire, mon travail en tant qu'avocat agissant pour le défendeur, consistait à mettre en lumière les bons côtés en disant quelque chose comme "vous avez maintenant remonté la pente, vous allez mieux, après un tel accident tout est à votre avantage, vous voyez tous les bons aspects de la vie (plutôt que les mauvais) vous avez de nombreuses qualités pour trouver le chemin du bonheur". Comme je crois à la liberté de choix et à l'autonomie des individus, je n'ai pas eu à me forcer à être optimiste.

La médiation

Après, ou même pendant ces examens, certains passagers ont entamé une médiation aux États-Unis. Ce processus n'a impliqué qu'environ 130 passagers et s'est déroulé à Miami. Le médiateur n'a pas réussi à persuader les passagers de parvenir à un accord à l'amiable avec Costa Crociere. Ils avaient de très fortes prétentions, plus élevées que ce qu'ils pouvaient attendre d'un tribunal. Après cette conclusion infructueuse, ils ont poursuivi Costa devant un tribunal américain, espérant probablement être indemnisés au niveau américain (ce qui pourrait inclure des dommages-intérêts punitifs). Ce "*forum shopping*" s'est terminé par un déni de juridiction, car Miami n'était pas le lieu de l'accident ni le lieu du domicile du défendeur (la juridiction compétente pouvait être soit la France, soit l'Italie). En effet, Miami n'était que le siège social de la société mère de Costa Crociere (groupe Carnival). Par la suite, certains des demandeurs sont revenus devant les tribunaux français et italiens.

Comme il n'y avait pas de discussion sur la responsabilité, la responsabilité du transporteur envers ses passagers étant stricte et objective, avec un nombre très limité d'exemptions, la discussion s'est concentrée uniquement sur le quantum et il n'y a donc pas eu de véritable procès en dehors des poursuites pénales engagées contre le capitaine en Italie pour l'abandon de son navire. Il n'y a pas eu d'actions, du moins en France, et des transactions ont été conclues avec la quasi-totalité des passagers (environ 470 sur 494). La seule question qui a émergé au début de l'affaire en 2012 concernait les négociations. La question était de savoir s'il était possible de faire une offre de règlement à l'amiable avec un délai précis pour l'accepter ou la rejeter.

C'est la seule question qui a été soumise au tribunal et donc la seule que je puisse commenter.

L'intervention du juge dans les négociations

Il serait intéressant de comparer avec les arbitres : auraient-ils le pouvoir d'interférer dans les négociations ?

[Suite de l'article page 5.](#)

Arbitrage international

Peut-on imposer que soient produits les messages provenant des réseaux sociaux (WhatsApp, WeChat, Telegram, Facebook, Messenger etc.) ?
Sont-ce des preuves ?

<https://tinyurl.com/r2jptbt>

La décision évoquée, concernant un banquier poursuivi par l'autorité des marchés financiers du UK pour avoir effacé des messages compromettants, n'est pas encore connue :

<https://tinyurl.com/ujptzlw>

En attendant, l'auteur analyse la question par rapport aux règles IBA (*The International Bar Association*) et aussi à la #8 de la CEDH (Convention européenne des droits de l'homme) :

<https://tinyurl.com/pqu8l6q>

Un coup d'oeil sur internet, montre que c'est un sujet faisant florès :

<https://tinyurl.com/qsK5s9q>



La vague d'étrave

Calcul des dommages et intérêts

Suite à la livraison d'un yacht neuf valant 2 mio \$ qui s'avère innavigable, détails du calcul des dommages et intérêts selon la EWHC (Chambre commerciale) :

<https://tinyurl.com/t5vzu3q>

La réalité du cyber risque

Problèmes en série après le chargement d'une vente d'un lot de tourteaux de tournesol, fausses factures, faux emails, faux compte bancaire, même si, *in fine*, les fonds ont pu être bloqués.

Résumé du Club :

<https://tinyurl.com/utqp48k>

Décision :

<https://tinyurl.com/w25u9xx>

Commentaires :

<https://tinyurl.com/wbotr4f>

&

<https://tinyurl.com/sj3kk4>

Le cabinet HFW a produit une note générale sur la question :

<https://tinyurl.com/rokecdx>

Suite de la page 4 de l'article "L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012".

Le juge des référés en France peut intervenir dans les négociations des parties en statuant sur ce délai s'il considère que cette condition de délai est un "dommage imminent".

Les tribunaux français ont donc décidé que deux semaines étaient un délai trop court pour que les passagers puissent apprécier l'étendue de leurs droits et a décidé de prolonger de trois mois le délai pour accepter ou refuser l'offre. Je pense que cette décision peut être critiquée pour trois raisons.

a) Une période de deux semaines portée à deux mois semble suffisante pour examiner une offre et il est toujours possible, pour l'avocat adverse, de demander une nouvelle prolongation. La raison pour laquelle une offre est limitée dans le temps est de ne pas la laisser en l'air "*ad vitam aeternam*".

b) Pour avoir un "dommage", il faut avoir une perte, un préjudice. Supposons que certains passagers n'aient pas répondu avant le 31 mars 2012 ou qu'ils aient répondu plus tard. Seraient-ils alors privés de leurs droits ? Pas du tout. Ils conserveraient ces droits intacts et pourraient engager les procédures qu'ils souhaitent et même poursuivre toute négociation avec Costa Crociere, car un délai unilatéral ne ferme aucune porte. Il ne s'agit pas d'un délai de prescription ou d'un délai impératif quelconque, mais, par souci de célérité, d'une compensation rapide. Les passagers ne peuvent pas se plaindre de la rapidité de l'indemnisation.

c) En première instance, l'ordonnance a jugé qu'en soumettant l'offre à un délai, le transporteur plaçait ses passagers dans une situation de dépendance morale et économique viciant les règlements potentiellement conclus qui sont considérés comme non valables faute de consentement (contrainte). Toutefois, le délai spécifié par l'offre était non contraignant et a été prolongé à la demande des passagers. Seule l'exploitation abusive d'une situation de dépendance économique, faite pour tirer profit de la crainte d'un mal menaçant directement les intérêts légitimes de la personne, peut vicier son consentement. (CA Versailles, 8 septembre 2011).

En particulier, l'existence d'une dépendance économique, lorsqu'elle est prouvée, ne suffit pas à être qualifiée de vice du consentement sous la contrainte (Civ. 1ère, 3 avril 2002, pourvoi).

Une transaction ne peut être annulée en cas de dépendance économique d'une des parties que si l'autre partie a abusé de cette situation (Com. 16 octobre 2007).

"Le seul fait qu'une personne ou une entreprise se trouve dans une situation économique inégale par rapport à son cocontractant ne permet pas de présumer par lui-même, en dehors des circonstances qui sont propices à sa détermination d'abuser de cette situation, de l'existence d'une violence susceptible de caractériser un défaut de consentement". (CA Rouen, 29 mars 2006).

La Cour d'appel de Lyon a refusé de reconnaître la violence morale "*lorsqu'il n'est pas établi ... que les termes de la signature ont été délibérément précipités ... pour empêcher l'autre partie de donner son consentement éclairé ...*". (CA Lyon, 29 mars 2007).

Par conséquent, la prétendue "*dépendance économique et morale*" de Costa Crociere dans la formulation de son offre ne pouvait pas être considérée comme "*des conditions qui caractériseraient une violence morale*".

Il en va de même devant le juge du fond. Il devrait en être de même "*a fortiori*" dans la procédure de référé d'urgence.

Utiliser la notion de "*violence économique*", ou d'ailleurs de violence morale, est absurde. C'est probablement la raison pour laquelle ce raisonnement semble avoir été abandonné par la Cour d'appel de Versailles qui, se limitant au pouvoir du juge des référés, n'a évoqué que le "*dommage imminent*". Et c'est aussi la position de la Cour de cassation.

Où sont les dégâts ici ? Notre Cour suprême tient le raisonnement suivant : 15 jours pour accepter une offre met les victimes "*dans la crainte de ne pas pouvoir être indemnisées en cas de refus de leur part et exposées au risque*" d'accepter sans pouvoir évaluer l'étendue de leurs droits.

Je signale trois termes de la phrase : "*dans la crainte*", "*en cas de*", "*au risque*", pour montrer le caractère très incertain de ce qui était envisagé.

La notion qui émerge ici est celle d'une perte subjective et non objective ou réelle. Le passager craint de perdre ses droits s'il refuse l'offre et ne peut prendre une décision en connaissance de cause. Même s'il s'agit d'un sentiment et non d'une réalité, même s'il peut encore intenter un procès, ce sentiment est interprété comme une perte. C'est cette nouvelle notion "*subjectiviste*" de dommage. Même si l'on ne subit pas de perte réelle, la peur que l'on éprouve suffirait à la faire exister.

Suite et fin de l'article page 6.

Pollutions

Le P&I club *The shipowners* met en ligne un article rappelant ce qu'est l'ITOPF, cet organisme qui fournit des conseils objectifs sur la manière de réagir efficacement aux déversements d'hydrocarbures, de produits chimiques et d'autres substances dans le milieu marin : <https://tinyurl.com/qvhju4f>.

Le site de l'ITOPF :

<https://www.itopf.org/>

Pollution

La pollution en 2019 par les pétroliers est infime eu égard au nombre de navires et au tonnage transporté :

<https://tinyurl.com/vu6oezj>



Navire en construction en Chine

Soutes 2020

Il est probable que la nouvelle décennie verra une série de réclamations liées au plafonnement des émissions de soufre entre armateurs et affréteurs. (Prof. S. Baughen - Swansea university).

Revue des sujets potentiels (Clyde) :

Part 1 : <https://tinyurl.com/sseqr4f>

Part 2 : <https://tinyurl.com/tjdjz2>



Déconstruction

Suite et fin de l'article "L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012".

Ce point de vue est, à mon avis, erroné, car le droit, contrairement à la psychologie, ne traite pas des sentiments, des impressions, mais des réalités et des preuves.

Elle est également dangereuse dans la mesure où elle favorise la culture de l'excuse. Permettre de revenir sur ses engagements chaque fois qu'on les regrette sous prétexte que les délais étaient trop courts ou que les personnes sont trop fragiles, n'est-ce pas porter atteinte à la sécurité des transactions et, plus généralement, au progrès humain ? N'est-ce pas ouvrir une brèche dans un principe jusqu'ici solide qui commande d'assumer la responsabilité de nos décisions parce que nous sommes libres de le faire ? En écrivant que le risque "*constituait un dommage imminent*", la Cour suprême n'a-t-elle pas sapé l'un des ressorts essentiels de l'action humaine ? Le risque ne peut être un dommage que s'il se matérialise dans une direction précise, c'est-à-dire s'il cesse d'être un risque. En soi, il n'est que chance ou malchance (selon le cas), une potentialité.

Si le risque en soi était une perte, nous n'aurions jamais découvert le feu (qui peut être utile ou dangereux selon la forme qu'il prend) et nous pourrions encore être des hommes des cavernes.



Sentences récentes

Sentence 1246 – C/P Synacomex – Négociation pour un deuxième quai de chargement – Taux de surestaries – Recevabilité de l'action du demandeur (oui) – Calcul du temps utilisé - Dépôt par l'affréteur d'une somme sur le compte de la CAMP.

Avant l'arrivée dans un port sud-américain, un deuxième quai de chargement fut négocié entre l'affréteur et l'armateur, qui pour l'accepter, posa 5 conditions dont 3 donnèrent lieu à un accord. Assez longtemps après, l'armateur factura le solde du fret assorti de surestaries au chargement sous déduction de *despatch* au déchargement. Le litige portait sur la recevabilité contestée par l'affréteur, le taux de surestaries, le décompte du temps et certains frais liés au deuxième poste de chargement. Entretemps l'affréteur avait déposé sur le compte de la CAMP le montant qu'il estimait devoir, montant qui fut versé à l'armateur après l'audience de plaidoirie.

Le tribunal arbitral a déclaré recevable l'action de l'armateur en application de la charte-partie. Sur le taux de surestaries objet de l'un des points d'accord et, contrairement à l'affréteur soutenant que la négociation s'entendait "en bloc" et que, faute d'avoir finalisé la négociation sur les 5 points, aucun ne devait s'appliquer, il a considéré que les parties avaient bien convenu d'un nouveau taux mais que l'affréteur avait eu raison de déduire des périodes exceptées au chargement comme au déchargement. Sur les frais, les demandes de l'armateur ont pour l'essentiel succombé. Le tribunal a accordé finalement une indemnité à l'affréteur au titre de l'article 700 et réparti les coûts de l'arbitrage entre 2/3 à l'armateur et 1/3 à l'affréteur.

Sentence 1247 – C/P Synacomex 90 – Blé en vrac – Retard dans le dédouanement du navire après chargement – Calcul des surestaries – Défendeur non représenté.

Après avoir accédé au port de chargement en zone de glaces et chargé une cargaison de blé, le navire dut attendre plusieurs jours, faute de documents douaniers, pour obtenir l'autorisation de reprendre la mer. Le frèteur réclamait le paiement de surestaries pour ce retard, ce que lui avait refusé l'affréteur qui n'était pas représenté à l'arbitrage.

En l'absence du défendeur, le tribunal arbitral a rendu sa décision conformément à l'art. 472 du Code de procédure civile. Au vu des pièces produites par le demandeur, il a constaté qu'il y avait un lien de causalité entre le paiement de la marchandise et la libération des documents conditionnant le dédouanement du navire. Or, même si selon la charte-partie les opérations de dédouanement relevaient de la responsabilité de l'armateur, il était démontré que l'armateur ne pouvait l'obtenir en raison du retard du paiement de la marchandise par l'affréteur. Le tribunal arbitral en a conclu que le temps ainsi perdu devait être indemnisé par l'affréteur au taux de surestaries prévu par la charte-partie. Il a accordé au demandeur une somme au titre de l'article 700 CPC et décidé que le défendeur devait supporter seul les frais de l'arbitrage.

Sentence 1248 – C/P Synacomex 90 – Blé en vrac – "Clause glace" – Notice d'arrivée - Attente d'un brise-glace – Calcul des surestaries – Défendeur non représenté.

En approchant du port de Rostov, le navire avait remis une notice d'arrivée dans la zone de Kerch où il est de coutume de s'annoncer aux autorités locales afin d'établir les besoins d'assistance en fonction des conditions météorologiques, puis était parvenu dans la zone d'attente d'un brise-glace pour accéder au quai de chargement. Le litige portait sur la validité de la notice d'arrivée dont l'affréteur, non représenté à l'arbitrage, avait considéré qu'elle n'avait pas été remise dans les formes et que le temps perdu en attente du brise-glace ne pouvait lui être imputé.

En l'absence du défendeur, le tribunal arbitral a rendu sa décision en conformité avec l'art. 472 du Code de procédure civile. Il a considéré que, même si la notice d'arrivée avait été remise précocement, elle était valide à partir du moment où le navire était arrivé dans la zone d'attente d'un brise-glace, en conséquence le temps perdu devait être indemnisé au taux de surestaries mentionné dans la charte-partie en conformité avec la clause de glace. Le tribunal a accordé au demandeur une somme au titre de l'article 700 CPC et décidé que le défendeur devait supporter seul les frais de l'arbitrage.

Sanctions US (Voir aussi Gazette N°51 page 6)

Il faut une clause efficace et bien rédigée traitant de la question comme le détaille la Haute Cour :

<http://tinyurl.com/y2qqun82>

Les 2 cas commentés dans l'article :

Lamesa : <http://tinyurl.com/y2g9emh5>

Mamancochet :

<http://tinyurl.com/yatqg9gn>

Arbitrage

● **Capacité pour agir** : une question de recevabilité, non de compétence.

● **Irrégularités** : il ne faut pas attendre pour les invoquer.

Cour de cassation (civile) . 11 juillet 2019, 17-20.423 :

<http://tinyurl.com/sjnffoz>



Le VLCC "Hellasport Metropolis" (2003), et son pont blanc, devenu le stockeur "FSO Africa". <https://tinyurl.com/ugr638k>

Côte d'Ivoire

La disposition : "En aucune manière, la redevance qui est la contrepartie de la jouissance des droits de trafic de l'État ne doit être répercutée par l'armateur sur la marchandise", de la note à l'attention des armateurs desservant les ports ivoiriens émise par le ministère des transports de la République de Côte d'Ivoire va certainement alimenter des débats :

<https://tinyurl.com/udbxfav>

Le règlement UEMOA (Union économique et monétaire Ouest-Africaine) :

<https://tinyurl.com/uyog8gf>

(Téléchargements automatiques)



Le méthanière "Arctic Voyager" 290 x 48 m.

Le devoir de signalement des pilotes Évolution d'une mission de service public

Stéphane Rivier
Pilote & arbitre maritime

Ayant rapidement perçu l'importance primordiale d'une bonne connaissance du littoral, c'est tout naturellement que Colbert attribue ce devoir de signalement aux pilotes, dès 1681, dans sa célèbre Ordonnance de la Marine, au sein de deux articles présents dans le Livre IV, Titre III, "Des pilotes, lamaneurs, ou locmans".

L'article 15 tout d'abord, qui leur enjoint de "visiter journellement les rades des lieux où ils seront établis, de lever les ancrs qui y auront été laissés, et d'en faire 24h après leur déclaration au Greffe de l'Amirauté". Selon le commentaire relatif à cet article, ce rapport doit permettre de faire connaître les changements de hauteurs d'eau, et de répertorier les ancrs susceptibles de présenter un danger.

L'article 16 ensuite, qui concerne le balisage : "s'ils reconnaissent quelques changements dans les fonds et passages ordinaires des vaisseaux, et que les tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus à peine d'amende d'en donner avis aux officiers de l'Amirauté et aux maîtres de quai".

Nous verrons que l'utilité de ces obligations, sans cesse renforcées, ne sera jamais mise en défaut par la suite.

Ces prescriptions sont reprises par les articles 37 et 38 du Décret Impérial du 12 décembre 1806 "contenant règlement sur le Service du Pilotage". L'article 39 complète ces dispositions en demandant au pilote qui a dû laisser son ancre sur rade, d'y fixer un orin, et d'en faire la déclaration. Il s'agit certainement là des prémices faisant obligation, dans le décret de 1929, de rapporter tous les incidents et accidents survenus pendant le pilotage. Mais ce texte ajoute une nouvelle exigence dans son article 36, laquelle préfigure sans doute l'impératif de signalement concernant l'état du navire : il s'agit de rendre compte du jet illicite de lest à la mer par les navires, dans les rades, ports et rivières. Le pilote qui négligerait de rédiger un rapport à ce sujet, serait alors puni de 8 jours de prison.

Puis vient le décret du 14 décembre 1929 portant règlement général du pilotage, qui résume les obligations précédentes dans son article 15 (à l'exception du jet de lest par-dessus bord, celui-ci ayant été remplacé par de l'eau de ballast), et lui en ajoute aussi de nouvelles, renforçant ainsi la mission de service public dévolue aux pilotes.

En premier lieu, les pilotes doivent rendre compte "de l'état du navire piloté lorsqu'il présente un risque pour les personnes à bord, la cargaison, les autres navires, les installations portuaires ou l'environnement". Cette nouvelle disposition est pleinement justifiée : sélectionnés parmi des capitaines aguerris afin de se rendre systématiquement à bord des navires pour y effectuer les manœuvres, ils sont les mieux placés pour y constater des manquements, que certains équipages seraient tentés de dissimuler.

De plus, ils doivent aussi, à présent, signaler l'ensemble des incidents ou accidents survenus pendant l'opération de pilotage, et faire part de leurs observations concernant l'état des fonds et du balisage, reprenant ainsi les éléments de l'Ordonnance de Colbert, mais aussi l'état des ouvrages portuaires, ce qui constitue un élément nouveau.

Enfin, d'une façon générale, il est précisé qu'ils doivent rapporter tous les événements ayant des répercussions sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement, et l'état des ouvrages portuaires.

Par la suite, s'inspirant sans doute de divers instruments législatifs nationaux présents dans certains pays de l'Union à l'exemple de la France, la directive européenne 2009/16 relative au contrôle par l'État du port a été transposée en droit français par une mise à jour du décret n°84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires. Elle enjoint aux États membres de prendre des mesures afin que les pilotes "informent immédiatement les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier, selon le cas, des anomalies manifestes éventuelles qu'ils constatent dans l'exercice normal de leurs fonctions, et qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin". La loi française apparaît un peu plus contraignante que la directive. En effet, cette dernière ne concerne que les anomalies manifestes, ce qui n'est pas précisé dans le décret. Quant au délai de transmission, il doit être tout aussi rapide puisque selon l'article 15 du texte français : "Ces comptes rendus sont effectués dans les délais et les formes compatibles avec l'exploitation optimale des informations par les services intéressés. Sous réserve de l'application des règles relatives aux messages de détresse, ils sont transmis directement et d'urgence par voie radiotéléphonique à la capitainerie du port...".

Toujours est-il que la modification en 2012 de l'article 41-3 du décret n°84-810 reprendra cette notion d'anomalies manifestes : "Tout pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, ou en route dans ces mêmes eaux vers un port situé sur le territoire national, est tenu de signaler les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin."

En définitive, le bien-fondé de ces dispositions n'a pas échappé au législateur chargé de codifier le décret de 1929 : il les a intégralement reprises dans l'article D5341-22 du Code des Transports.

Suite et fin de l'article page 8.

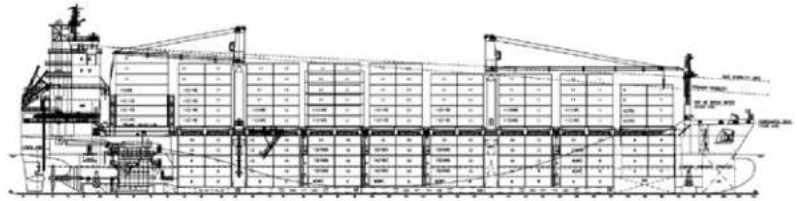


Le "Sailing yacht A", du milliardaire Andrey Meïlnichenko dessiné par Philippe Starck.
<https://tinyurl.com/ya6fhtgm>

Enfin, plus récemment, le décret 2019-178 du 8 mars 2019, modifie à nouveau l'article 41-3 du décret n°84-810, afin d'officialiser le rôle du pilote dans la sûreté : "Tout pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, ou en route dans ces mêmes eaux vers un port situé sur le territoire national, est tenu de signaler les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sûreté des navires et des installations portuaires, la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin."

Cette toute nouvelle disposition réitère de façon forte la confiance des autorités dans l'institution du pilotage.

On peut penser que, à terme, dans l'intérêt du commerce maritime, l'évolution logique de cette tendance conduira un jour à demander une prestation de serment aux candidats ayant passé avec succès le concours d'entrée dans la profession. Ainsi, dans ce métier exigeant, impliquant une permanence à la mer nuit et jour, toute l'année, et où la notion de service au navire et à la communauté portuaire est traditionnellement bien ancrée, il sera donné à l'ensemble des constatations effectuées, la valeur d'une vérité juridique...



Mémoires d'un maritimiste

La revue "Le Droit Maritime Français" (DMF), et l'auteur ont accepté que nous reproduisions l'article du professeur **Pierre Bonassies**, professeur émérite à la Faculté de droit d'Aix-Marseille, président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM). Le texte souligne l'évolution du droit maritime, tant dans sa structure que dans son contenu, depuis 1952, date à laquelle le professeur Bonassies a rencontré le droit maritime pour la première fois, alors qu'il était étudiant au titre du programme Fullbright à la faculté de droit du Michigan (États-Unis) :

<https://tinyurl.com/vpjb079>

L'évolution de l'arbitrage maritime au Brésil

Raphael Vianna

Avocat et Professeur au Brésil

Vice-Président de la Chambre arbitrale maritime de Rio de Janeiro

Le Brésil est devenu l'un des principaux pays au monde dans l'utilisation de l'arbitrage. Selon les statistiques de la CCI, le Brésil est le troisième pays le plus représenté en nombre d'affaires, derrière les États-Unis et la France. Une Loi d'arbitrage (N° 9.307) a été promulguée en 1996, ce qui a favorisé le développement de l'institution. Les tribunaux brésiliens ont également leur part dans cette évolution. En 2001, la Cour Suprême brésilienne a déclaré la constitutionnalité de la Loi d'arbitrage. Plusieurs décisions rendues par les tribunaux brésiliens au fil des ans ont contribué à assurer l'uniformité et la sécurité au recours à l'arbitrage, en renforçant ainsi la confiance des professionnels dans ce mode de règlement des litiges. On doit noter aussi que l'adhésion en 2002 du Brésil à la Convention de New York de 1958 a constitué une étape importante, non seulement pour encourager l'arbitrage dans le pays, mais aussi pour la reconnaissance des décisions arbitrales étrangères. Les avocats habitués au contentieux se sont également familiarisés avec les institutions arbitrales et les règlements d'arbitrage eux-mêmes se sont sensiblement améliorés. Les qualités et les compétences des arbitres brésiliens sont désormais reconnues. Ces arbitres, du reste, prennent part aux grandes institutions arbitrales dans le monde. Sur le plan national, le nombre de professionnels qualifiés augmente et les universités brésiliennes offrent la matière "arbitrage et d'autres moyens de résolution des conflits" dans leurs programmes de licence, master, doctorat et post-doctorat. On ne saurait dire que le Brésil dépend aujourd'hui d'un système judiciaire suranné et trop lent. Il privilégie au contraire les modes conventionnels de règlement.

Toutefois, dans le monde maritime, si l'arbitrage est développé, les contrats maritimes continuent à prévoir des clauses compromissoires attribuant compétence à Londres, New York ou encore Singapour. L'arbitrage maritime au Brésil même reste limité, malgré un environnement très favorable tenant notamment à l'immensité du littoral brésilien. Des évolutions se perçoivent cependant et l'on voit apparaître des chambres spécialisées dans le domaine maritime. L'organisation du dernier ICMA à Rio est également le signe que le Brésil est sur la bonne voie : pendant près d'une semaine, des experts du monde entier ont eu l'occasion de découvrir de près certaines institutions brésiliennes d'arbitrage et de faire la connaissance de nombreux arbitres brésiliens. Doit-on dès lors penser à des arbitrages au Brésil même ? Au-delà de la sécurité juridique fournie par le cadre juridique brésilien, sans aucun doute, si, du moins, la décision arbitrale souhaitée par les parties doit être exécutée au Brésil. En effet, dans ce cas, il est préférable que le lieu de l'arbitrage soit au Brésil, car cela épargnera au moins trois ans dans la procédure d'homologation des sentences étrangères devant la Cour Supérieure de Justice brésilienne. En tout cas, le Brésil, pays de droit écrit, est très ouvert à une coopération plus active avec les institutions de droit continental, telle que la Chambre arbitrale maritime de Paris.



Manoeuvre portuaire



Paquebots à quai à Nassau Bahamas.

Les bords aussi s'amuse

Le journal Ouest France a relevé une compilation des morceaux de musique joués avec les sirènes par les paquebots, "We will rock you", "We are the champions", "Happy birthday"...

<https://tinyurl.com/raxjs7j>.

L'adresse de la vidéo :

<https://youtu.be/lmYh0GVrd5Q>

Publication

Jean-Patrick Marcq, arbitre maritime, vient de publier un ouvrage relatant la vie d'un amiral anglais, William Sidney Smith. Cet Amiral et lieutenant général des Royal Marines, détesté par Nelson était en avance sur son temps en matière d'armement, de stratégie. Ses idées humanistes demeurent très actuelles.

Qui est cet homme autant admiré par ses équipages et que par ses ennemis? Qui est cet homme qui a consacré sa fortune à racheter les prisonniers réduits en esclavage? Qui est cet homme, initiateur des commandos marine, organisateur de réseaux de services secrets préfigurant ceux de la deuxième guerre mondiale? Qui est cet homme militant pour la création de navires-hôpitaux, d'ambulances, de canots de sauvetage, protecteur des collections de l'expédition scientifique d'Égypte contre l'avis des autorités britanniques?

William Sidney Smith a vécu une vie sous le signe de l'aventure. En cette période, empreinte de morosité, avec le vent du large, on partagera les périples et les combats de ce héros francophile animé par une soif de justice insatiable.

<https://tinyurl.com/v5nfg22>



Les loisirs à bord des paquebots et des navires de croisière

Le terme "paquebot" provient de l'anglais "packet boat" qui désignait de petits navires anglais aux XVIIIe et XIXe siècles. Ils étaient chargés du transport de courrier, de marchandises et parfois de quelques personnes, entre l'Angleterre, ses colonies ou le continent. Très rapidement, au XIXe siècle, les compagnies se sont soucies du confort de leurs passagers. Les paquebots assuraient des services réguliers pour notamment transporter des voyageurs, des milliers de migrants, mais aussi des passagers dans le seul but de se divertir. Au milieu du XIXe siècle, les compagnies se concentrent davantage sur les passagers que sur le courrier. Outre un soin particulier apporté à la restauration, les bords proposent des activités de loisirs pour occuper et distraire leurs passagers. Les paquebots deviennent rapidement de véritables villes flottantes avec, ses dernières décennies, une débauche de nouveautés plus étonnantes les unes des autres. Les activités et divertissements font dorénavant partie intégrale de l'expérience de la croisière. (Ndlr : Rubrique préparée avant les problèmes liés au Covid-19).



Jeu de palet sur le pont promenade dans les années 30.

- Près de 135 000 passagers effectueront à bord du "Normandie" la traversée de l'Atlantique dans des conditions de luxe et de confort inégalés jusque-là. Voir la vidéo de 2'13" et les jeux proposés aux passagers :

<https://tinyurl.com/s5zrgwg>

- À bord du navire de croisière "Atlantis" dans les années 1930, des jeux de pont sont joués en commençant par le jeu "Es-tu là Kelly ? Deux hommes aux yeux bandés s'allongent sur le pont, face à face, tout en essayant de se frapper l'un l'autre. Deux hommes font une bataille d'oreillers assis sur une poutre. Des gens profitent de la vue depuis le pont. Des passagers en tenue de bain nagent dans la toute petite piscine du navire. Vidéo 1'04" :

<https://tinyurl.com/rwa7s42>

- Dans les années 20 et 30, l'équipage organise des jeux de pont pour les passagers. Enfants et adultes y participent. Vidéo Pathé 2'56" : <https://tinyurl.com/qwvqgjo>

- Les distractions prévues à bord d'un liner comme le "Titanic" n'auront malheureusement pu être appréciées que pendant 4 jours :

<https://tinyurl.com/wvq4z7o>

- Visite du "MSC Divina" (Vidéo 3'54"), véritable ville flottante avec 4 piscines et des animations sportives, salles de sports super équipées, spa et sauna, boutiques luxueuses, nombreux bars et restaurants des cuisines du monde, théâtre de 1 600 places, casino, machines à sous, discothèque, bowling, Simulateur de formules 1, cinéma 4D ...

<https://youtu.be/Ka9iISOWkK>.

- Exemple de 10 jeux et concours organisés en 2019 à bord de paquebots pour distraire les passagers : <https://tinyurl.com/t4taetr>.

- Les activités les plus originales : <https://tinyurl.com/yx2uat6x>

- Dix activités incroyables à bord des paquebots de la Royal Caribbean :

<https://tinyurl.com/uhs4d5>

- Les croisiéristes offrent aussi des voyages culturels à thème :

<https://tinyurl.com/qtoh5re>

- Les compagnies recherchent l'originalité et proposent d'explorer les endroits les plus reculés ou les plus insolites :

<https://tinyurl.com/r7p4n3l>

- La compagnie française "Ponant" :

<https://www.ponant.com>

- Et pourquoi pas, plus simplement, opter pour un voyage en cargo !

<https://tinyurl.com/ugzqqsq>



Un simulateur de chute libre à bord d'un navire de Royal Caribbean. On aperçoit au 2e plan un passager surfant sur une vague artificielle.



Le "Norwegian Joy" de Norwegian Cruise Lines. 10 pilotes peuvent s'affronter sur une piste à deux niveaux et des karts électriques, conçus par Ferrari, pouvant atteindre une vitesse de 60km/h.



Le vraquier "Mount Faber" à pleine charge.

Suite et fin de l'article de la page 2 "Icma XXI Rio de Janeiro".

Au-delà de ces analyses récentes sur les sujets classiques de l'arbitrage maritime, les participants ont pu s'aventurer sur de nouvelles terres dont on peut se demander si elles deviendront arbitrables : celles de la pollution marine (Ch. Anderson), liée à toutes sortes de causes, et celle de l'exploitation des fonds marins.

Le XXIème Congrès ICMA n'a pas été uniquement l'occasion d'approfondir les connaissances que l'on doit avoir sur le droit de l'arbitrage. Il a également permis une formidable mise à jour sur le droit maritime lui-même, qu'il s'agisse du statut des navires autonomes, des épaves (cf. Debattista), du droit des croisières maritimes (P. Simon relatant la catastrophe du Costa Concordia), de la limitation de responsabilité dans certains droits (Pr. Misuhiro Toda) ou encore de la systématisation du devoir de mitigation (cf. J. Shaerf) Si l'on ajoute que les dernières communications ont porté la plus grande attention aux questions techniques les plus actuelles - IA, cybercriminalité, *blockchain*, navires autonomes ou encore, grâce à certaines questions de la salle, pandémie -, on ne peut que souligner la réussite du dernier Congrès ICMA et l'on doit adresser, à nouveau, aux organisateurs, toutes nos félicitations. Gageons qu'il en sera de même du prochain qui se tiendra à Dubai.

Rapport BRS 2020

Rapport annuel avant la propagation exponentielle du coronavirus et les mesures sanitaires imposées dans le monde entier.



L'introduction se conclut par la prédiction que, "Nous commençons à sortir du cycle d'expansion et de ralentissement du transport maritime pour nous concentrer sur l'innovation, la technologie, les données et les outils financiers dont les rendements peuvent être prévus et anticipés. En conséquence, le transport maritime et l'environnement s'en porteront mieux".

Le rapport :

Version en ligne :

<https://tinyurl.com/rtpfp7u>

Version en téléchargement pdf :

<https://tinyurl.com/rcxqqgj>

Pour s'abonner GRATUITEMENT à la lettre d'information électronique de la Gazette de la Chambre
Contacter le Secrétariat de la Chambre : contact@arbitrage-maritime.org

Pollution de l'air à Marseille - Relaxe du capitaine du paquebot "Azura"

En novembre 2018 le TGI avait condamné le capitaine Hoyt qui "aurait dû ... au regard de ses compétences et de sa qualité, décider de l'usage d'un combustible réglementaire" pour empêcher le dépassement du seuil de soufre. Cette décision signalée dans la Gazette n°50, était assortie d'un bref commentaire pointant le décalage profond entre le droit et la réalité de l'exploitation d'une compagnie maritime.

En novembre 2019, la CA d'Aix a renversé la décision du TGI, déniait l'existence d'une faute intentionnelle reconnue précédemment et, au fil d'une motivation détaillée, prenant en compte le fonctionnement d'une compagnie maritime au XXIe siècle, elle a pertinemment conclu :

"Monsieur Hoyt, qui suivait les instructions de sa compagnie pouvait légitimement penser que celles-ci étaient conformes à la réglementation qu'il se devait de respecter. Aussi, l'élément intentionnel de l'infraction qui lui est reprochée fait défaut. Il doit donc être relaxé des fins de la poursuite".

Les associations écologistes auraient introduit un pourvoi en cassation....

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



26/03 Lloyd's List - Des armateurs de vraquiers ou de pétroliers, qui luttent contre la récession mondiale, annulent l'installation d'épurateurs dans le cadre de leurs efforts de réduction des coûts.

27/03 Splash 247 - Le gouvernement japonais envisage d'intégrer 15 chantiers pour former un super groupe de construction navale.

01/04 Journal de la Marine Marchande - Les dockers argentins refusent de charger les produits agricoles <https://tinyurl.com/shleyuf>

04/04 Le Figaro - Assurer l'entretien des câbles sous-marins est devenu crucial à l'heure où les réseaux internet sont sur-sollicités. Deux navires d'Orange Marine viennent d'effectuer une relève de leur équipage pour se rendre sur de nouvelles missions d'entretien.

07/04 Washington Post - Un avocat de Miami a engagé un recours collectif contre Costa Crociere alléguant que l'opérateur a été négligent en permettant au "Costa Luminosa" de naviguer après qu'un passager d'un voyage précédent ait présenté des symptômes du

nouveau coronavirus et en poursuivant son voyage suivant après que d'autres eurent aussi présenté des symptômes.

09/04 The Loadstar - Comment les assureurs vont-ils couvrir les expéditeurs dont les conteneurs sont bloqués à travers le monde ?

<https://tinyurl.com/sx4adjk>

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

" Reus excipiendo fit actor "



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 issues per year

(January - April - September)

Numéro 52- Spring 2020

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

Award 1246 – C/P Synacomex – Negotiation for a second loading berth – Demurrage rate – Admissibility of the claimant's action (yes) – Calculated laytime – Deposit paid into the CAMP bank account by the Charterer.

Before arrival at a South-American port, a second loading berth was negotiated between the Charterer and the Shipowner, who agreed subject to 5 conditions, 3 of which were agreed by the parties. After some time, the Shipowner invoiced the freight balance together with some demurrage at loading less despatch-money at discharging. In dispute were the claim's admissibility challenged by the Charterer, the demurrage rate, the laytime calculation and some expenses related to the second loading berth. Meanwhile, the Charterer paid the amount he deemed due into the CAMP bank account, amount that was paid to the Shipowner after the plea hearing.

The Arbitral Tribunal declared the Shipowner's action admissible in accordance with the charter-party. On the demurrage rate, which was one of the agreed points, and contrary to the Charterer's contention whereby the negotiation should be considered as a whole and accordingly none of the 5 points of the negotiation were applicable as the parties had failed to finalize all 5 of them, the Tribunal deemed that the parties had indeed agreed a new rate but that the Charterer was right in having deducted some excepted periods both at loading and at discharge. On the costs, most of the Shipowner's claims were dismissed. In the end the Tribunal granted the Charterer a sum under article 700 of the Civil Procedure Code and apportioned two thirds of the arbitration costs to the Shipowner and one third to the Charterer.

Award 1247 – C/P Synacomex 90 – Wheat in bulk – Belated customs clearance of the ship after loading – Demurrage computation – Defendant unrepresented.

After entering the port of loading's ice zone and loading a cargo of wheat, the ship had to wait several days for lack of customs documents before being granted permission to go back to sea. The shipowner claimed payment of demurrage for this delay, which was refused by the charterer, who was not represented at the arbitral hearing.



In the absence of the defendant, the Arbitral Tribunal ruled in accordance with article 472 of the Code of Civil Procedure. On the basis of the documents submitted by the claimant, the Tribunal held that there was a causal connection between payment for the goods and issuance of the documents upon which customs clearance of the ship was conditional. And yet, even though according to the charter party the customs clearance procedures were the shipowner's responsibility, it was demonstrated that the shipowner could not obtain clearance owing to the charterer's belated payment for the goods. The Arbitral Tribunal concluded that the charterer should pay compensation for the lost time at the demurrage rate stated in the charter party. It awarded the claimant a sum under article 700 of the Code of Civil Procedure and ruled that the defendant alone would bear the costs of arbitration.

Award 1248 – C/P Synacomex 90 – Wheat in bulk – "Ice clause" – Notice of arrival – The wait for an icebreaker – Demurrage computation – Defendant unrepresented.

On approaching the port of Rostov, the ship issued a notice of arrival in the zone of Kerch, where it is customary to notify the local authorities of one's arrival in order to determine the need for assistance according to weather conditions. It then reached the zone where it had to wait for an icebreaker to access the loading dock. In dispute was the validity of the notice of arrival, which the charterer, unrepresented at the arbitration hearing, considered that it had not been issued in the correct form and accordingly that he could not be deemed liable for the lost time spent waiting for the icebreaker.

In the absence of the defendant, the Arbitral Tribunal ruled in accordance with article 472 of the Code of Civil Procedure. It found that, even though the notice of arrival had been issued precociously, it was valid insofar as the ship had reached the area where it had to wait for an icebreaker. Accordingly, compensation for lost time should be paid at the demurrage rate stated in the charter party, in accordance with the ice clause. The Tribunal awarded the claimant a sum under article 700 of the Code of Civil Procedure and ruled that the defendant alone would bear the costs of arbitration.

J.-Y. Thomas

<http://www.arbitrage->



[maritime.org/us/](http://www.maritime.org/us/)