

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 24 - Hiver 2010 / 2011



"Qui rogat non errat"

Editorial

par P. Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'année 2011 s'ouvre sur l'entrée en vigueur de deux séries de textes que les arbitres maritimes auront certainement, à des degrés divers, l'occasion de mettre à l'épreuve. Ce sont d'abord les Incoterms dans leur version 2010, appelée à se substituer à la version 2000. Il faudra ainsi éviter de se perdre, car depuis 1936 les formules se succèdent, si bien que les Incoterms ne constituent plus de véritables usages du commerce international : ce sont plus exactement des modèles de contrats qu'il appartient aux praticiens de choisir en fonction de leurs intérêts. Les Incoterms 2010 ne sont plus présentés par famille, mais par mode de transport. Désormais, quatre formules (FAS, FOB - au demeurant modernisée, la référence au passage du bastingage étant supprimée, les frais et risques pesant sur le vendeur jusqu'au chargement à bord du navire -, CFR et CIF) ont vocation à couvrir les ventes maritimes. Elles s'appliquent dans la perspective de transports de vrac sec ou liquide ainsi que du transport de marchandises diverses non conteneurisées. Le terme « *connaissance maritime* » disparaît au profit de l'expression « *document de transport* », ce qui répond aux préoccupations des professionnels et s'inscrit dans le prolongement des innovations portées par les Règles de Rotterdam. Pour les autres modes de transport, dont le transport maritime conteneurisé ou le transport multimodal, sept autres Incoterms sont suggérés : Ex Works (lieu désigné), Franco Transporteur (lieu de livraison désigné), Port payé jusqu'à (lieu de destination désigné), Port payé, assurance comprise jusqu'à (Lieu de destination désigné), Rendu au terminal (précisé au lieu de destination), Rendu au lieu de destination (précisé) et Rendu droits acquittés en un lieu précisé.

C'est ensuite, pour ce qui est du droit français, le code des transports, issu d'une ordonnance du 28 octobre 2010 d'essence publiciste et technocratique, auquel il faudra se référer. Les diverses lois de 1966, 1967 et 1969 (les « *lois Rodière* »), ainsi que les dispositions des codes existants (code disciplinaire et pénal de la marine marchande, code du travail maritime, codes des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, code des ports, ...) et des nombreuses lois éparses du monde de la mer (sur les titres de navigation maritime, sur la pollution marine, sur le RIF, ...) sont aujourd'hui codifiées (art. L. 5000-1 s. à L. 5795-15). Tous les textes maritimes (de valeur législative pour le moment) ont été ainsi rassemblés, en principe à droit constant, ce qui est, il faut en convenir, très utile. Il faudra cependant s'habituer au plan adopté, les régimes de responsabilité étant, notamment, présentés avant que l'on connaisse le statut de l'armateur et les ventes maritimes étant considérées comme des « *contrats relatifs à l'exploitation du navire* ». Il est aussi permis de se demander pourquoi le législateur a jugé nécessaire de maintenir des dispositions désuètes – c'est le cas en matière d'assistance où la Convention de 1989 est superbement ignorée ou encore en ce qui concerne les avaries communes où les évolutions récentes ne sont pas prises en compte (cf. « *la dépense ou le sacrifice non raisonnablement effectué ou encouru* ») – ou difficiles à articuler avec les exigences du droit commun (il n'est pas certain que l'on puisse dire en même temps que l'armateur répond de ses préposés maritimes dans les termes du droit commun (art. L. 5412-1) et que le capitaine répond de ses fautes (art. L. 5412-2), alors précisément que le droit commun prévoit des larges immunités en faveur des préposés ; voir encore, pour une difficulté concernant les pilotes, art. L.5341-14), tout en abrogeant d'autres (Loi 1966, art 16). Quant à la définition donnée du navire qui se veut de portée générale (art. L. 5000-2, renvoyant à « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* »), elle n'est pas spécialement convaincante. Les nouvelles règles (art. L. 5241-6) sur l'immobilisation des navires présentant un « *risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers et de l'équipage, pour les autres navires ou pour l'environnement marin* » le sont davantage, mais supposent, une fois encore, une réelle mise à l'épreuve par les professionnels du monde maritime. Seule l'expérience permet de mesurer les qualités et les défauts des textes, sans doute parce qu'elle fonde toute connaissance.