

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 45 - Hiver 2017/2018

● Editorial
Ph. Delebecque
Page 1

● Blockchains et
transport maritime
O. Lasmoles
Pages 2, 3, 4

● La clause SCOPIC
Ph. Delebecque
Pages 5, 6

● Compte-rendu
ICMA XX"
Page 7

● Valeur agréée ou
valeur vénale ?
P. Simon
Pages 8, 9, 10

● Web maritime
● Revue de presse
Page 11

"Video meliora, proboque, deteriora sequor"



De l'importance des catégories juridiques :

La nature du "trip charter"

Éditorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Une décision anglaise récente rendue par la *Commercial court* de Londres (The Wehr Trave, 2016, EWHC 583, et plus précisément par Sir Bernard Eder), suivie d'une discussion lors du dernier Congrès ICMA (cf. rapport T. Houghton, Winter Scott LLP) nous donne l'occasion d'évoquer - rapidement et en s'en tenant à l'essentiel - une question qui, à notre connaissance, n'a jamais été vraiment débattue devant des juridictions françaises : elle a trait à la pratique du "trip charter" dans laquelle MM. Bonassies et Scapel (cf. Traité de droit maritime, 3ème éd., n° 820) voient une technique très proche d'un affrètement au voyage, alors même que ce sont les clauses de la charte-partie à temps qui le formalise et les règles générales de l'affrètement à temps qui gouvernent les relations entre les parties. En l'espèce, une charte-partie (établie curieusement sur le modèle NYPE 1946) prévoit la mise à disposition d'un navire "for one Time charter trip via good and safe ports and/or berths via East Mediterranean/Black Sea to Red Sea/Persian Gulf/India/Far East always via Gulf of Aden, with steels and/or other lawful/harmless general cargo ...". Le navire est livré en Mer noire où il prend en charge des marchandises dans les ports de Sébastopol, Novorossiysk et Constanza. Il poursuit ensuite sa route et décharge à Jeddah, puis à Oman et dans trois ports du Golfe Persique. Après le déchargement de toute la marchandise dans le dernier port (Dammam), les affréteurs donnent l'ordre au fréteur de se rendre à Oman pour charger une nouvelle marchandise à destination de New Mangalore ou Cochin, sur la côte ouest d'Inde. Le fréteur s'y refuse en faisant observer que la charte prévoit un chargement en Mer Noire (ou Eastmed) pour un voyage en Mer Rouge/Gp/Inde/Extrême-Orient, mais non un chargement en Mer Rouge ou Golfe Persique. Autrement dit, selon le fréteur, le voyage s'est terminé à Dammam et les affréteurs ne sauraient leur demander d'aller prendre de la marchandise à Oman pour un voyage en Inde. Le Tribunal arbitral, puis la *Commercial court*, lui ont donné tort, au double motif que les affréteurs ne s'étaient



pas vu imposer de charger dans un seul port et qu'ils étaient, en principe, en droit de se rendre dans les ports de leur convenance, dans la mesure où ces ports entraient dans les définitions contractuelles et que la route choisie n'était pas incompatible avec la route contractuelle.

Comme le relève Sir Bernard Eder, la décision s'explique avant tout par la nature du "trip time charter" dont les caractères sont bien ceux de l'affrètement à temps, dans la mesure où l'affréteur est en droit de "direct and order the vessel to be employed as it chooses within the scope of geographical range agreed", c'est-à-dire est investie de la gestion commerciale du navire. S'il est vrai que la marge de manœuvre - la jouissance du bien - accordée par le contrat à l'affréteur peut être restreinte, encore faut-il le prévoir. A défaut, l'emploi que l'affréteur peut faire du navire n'a d'autres limites que les stipulations techniques et commerciales de la charte. En d'autres termes, l'engagement pris par le fréteur n'est pas ici de transporter des marchandises, mais de mettre un navire et un équipage à la disposition d'un affréteur pour que celui-ci l'emploie en vue de déplacer des marchandises.

Ainsi, le "trip charter" est-il fondamentalement un affrètement à temps, c'est-à-dire un contrat de louage dans lequel la durée n'est pas déterminée à l'avance, mais définie en fonction d'un voyage dans une zone géographique, étant précisé que la notion de voyage embrasse la possibilité de nombreux chargements et déchargements et ne doit pas être comprise de la même manière que dans l'affrètement au voyage où seul le déplacement d'un port de chargement à un port de destination entre dans le champ contractuel.



Quelles sont les différences entre l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps ? Les frontières entre ces deux types d'affrètements sont-elles floues ou tout à fait marquées ?

La note de 2007 disponible sur le site de la Chambre, présente le point de vue d'un praticien et propose aussi quelques réflexions pour répondre à ces questions : <https://goo.gl/FST2IO>

Le rapide développement d'Internet et l'émergence de nouvelles technologies de communication ont donné lieu à de nouveaux usages du travail collaboratif. Différentes notions telles que celles de document principal, d'auteur, de droit d'auteur sont contestées par ces derniers développements.

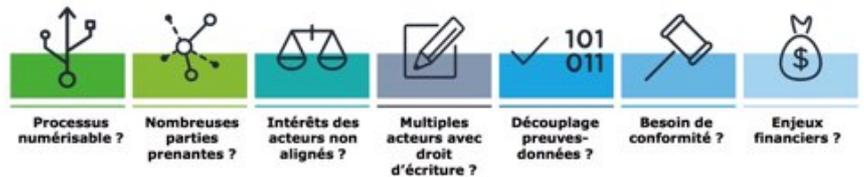
Au-delà de la question du travail collaboratif, une nouvelle technologie, la *blockchain*, permet de repenser complètement les flux d'informations et de transactions. Cette technologie, basée sur la sécurité, la désintermédiation et l'autonomie, peut révolutionner des secteurs entiers de notre économie : l'énergie, la culture, l'assurance, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, les professions juridiques...

La *blockchain* est une technologie de stockage et de partage d'informations. En langage juridique, on parle de "dispositif d'enregistrement électronique partagé", expression empruntée à la terminologie anglaise "*Distributed Ledger Technology*" (DLT). Elle est constituée d'un ensemble de blocs numériques qui stockent des données de toute nature (transactions, biens, données concernant les marchandises en transit...). Ces conteneurs numériques sont gérés de manière décentralisée et sont protégés par des méthodes cryptographiques. Chaque donnée déposée dans la *blockchain* fait l'objet d'une vérification par des intermédiaires, les mineurs, qui mettent la puissance de leurs ordinateurs à la disposition de la communauté. Cela rend les données déposées fiables et infalsifiables. L'autre intérêt de cette technologie est l'horodatage des données enregistrées sur la chaîne de blocs. Ce qui permet de prouver l'antériorité de certaines œuvres.

La *blockchain* est également basée sur la suppression de l'intermédiaire entre les individus effectuant une transaction. La confiance initialement exigée dans toute transaction est assurée par l'automatisation du processus. Enfin, cette désintermédiation rend la *blockchain* autonome. L'infrastructure n'est pas concentrée entre les mains d'une organisation mais distribuée dans tout le réseau.

La Blockchain est un système décentralisé qui permet d'effectuer des échanges de données et des transactions financières de manière sécurisée, de partager ces informations dans un registre ouvert, et de conserver les historiques des transactions et données de manière permanente, immuable et horodatée. Aujourd'hui, différentes Blockchains financières coexistent : quelles sont-elles ? Comment fonctionnent-elles ?

Le dossier du cabinet d'audit Deloitte : <https://goo.gl/VYZ66D>



Identification de nouveaux cas d'usage d'une blockchain.

Schémas pour mieux comprendre ce qu'est une blockchain et ce qu'elle pourra apporter à l'avenir : <https://goo.gl/8BwmlJ>

L'Open Data Institute (ODI) a identifié trois types d'informations pouvant être partagées dans une *blockchain* : celles qui sont d'accès restreint, celles qui sont ouvertes, en accès libre et celles qui sont partagées. A ces types d'informations, correspondent trois types de *blockchains*. La *blockchain* privée dont l'accès sera réservé à certains acteurs. La *blockchain* publique qui sera ouverte à tous. Et, enfin, le consortium dont l'accès sera soumis à permission. Dans le cas des consortiums, les conditions d'accès, de fonctionnement, de sécurité, les mécanismes de reconnaissance juridique des transactions sont déterminés par des règlements (Règles).

La France est le premier État membre de l'Union européenne (UE) à avoir donné une définition juridique de la *blockchain* : "un dispositif d'enregistrement électronique partagé permettant l'authentification de ces opérations" (Ord. n° 2016-520, 28 avr. 2016 relative aux bons de caisse : JO 29 avr. 2016, art. L. 223-12 c. mon. et fin.).

Alors que cette technologie est en train de révolutionner tous les types de transactions et les flux d'informations, il en va de même pour le droit qui doit faire face à une logique perturbatrice. La *blockchain* a de nombreux avantages économiques et juridiques (1) mais va rapidement être confrontée à des difficultés liées aux nécessaires adaptations juridiques (2).

Les avantages économiques et juridiques de la blockchain

L'intérêt de la chaîne de *blockchain* est de bénéficier d'un système d'échange entre les différents liens de la chaîne. Si nous prenons le secteur maritimo-portuaire comme illustration, il existe de nombreux avantages.

Suite de l'article page 3.



Le porte-conteneurs "Cosco Yantian" de 351 m. de long et 43 m. de large est le 2 000e navire Neopanamax à emprunter le nouveau Canal de Panama élargi.

Les stratégies commerciales de la Chine

La Chine est depuis 2013 la première puissance commerciale mondiale devant les Etats-Unis. Ce succès est le résultat de l'ouverture économique qu'a connu le pays depuis 1978.

Pour relancer son modèle et assurer la stabilité du pays, la Chine tente de développer en douceur une nouvelle stratégie économique à travers le "Made in China 2025" et l'initiative "One Belt One Road" (OBOR). Ces politiques devraient avoir un impact très fort sur les infrastructures du pays et la nature des échanges maritimes entre la Chine et le reste du monde.

Lire la note de synthèse de l'ISEMAR :

<https://goo.gl/YfmMPn>

20 ans de politique et d'économie maritimes françaises

Depuis deux décennies, la France maritime a changé. La puissance de CMA CGM, la modernisation portuaire, les progrès de la sécurité, le cluster maritime, les contrats de la navale nazairienne, les performances de l'offshore, l'émergence des EMR...

La note de synthèse de l'ISEMAR :

<http://tinyurl.com/y9rh9pny>

Assurances

Risques particuliers couverts

● S.O.L. (*Ship Owner Liability*) :

Couverture du non-respect des engagements contractuels.

Par exemple, le Skuld :

<http://tinyurl.com/y9qtqxyk>

● C.R.I. (*Collision Recovery Insurance*) :

Les pertes non assurées en cas de collision.

Récemment proposé par le Swedish Club :

<http://tinyurl.com/yb5ul6v7>



Le patrouilleur polaire "L'Astrolabe", livré en juillet par le chantier Piriou à l'administration des Terres australes et antarctiques françaises (Taaf) et armé par la Marine nationale est le premier navire neuf de la Marine assuré par le privé.

Le Marin 21/11/2017.

Navires autonomes et P&I Clubs

Le Shipowners Club vient de publier une série d'articles et réflexions sur le sujet :

La couverture P&I : <https://goo.gl/rt7ViV>

Les implications juridiques du point de vue du P&I : <https://goo.gl/RXywu>

Guide pour les opérateurs :

<https://goo.gl/rdqE6T>

●

Le cabinet Clyde and Co publie également un dossier consacré aux navires autonomes :

<https://goo.gl/3XxRVt>

●

Vaste sujet où il y a matière à discussions, par exemple, parmi tant d'autres :

47 % des accidents des accidents étant causés par l'erreur humaine, il serait intéressant de comparer avec l'aviation et d'avoir une idée statistique sur le pourcentage de fois où les pilotes doivent reprendre la main et/ou intervenir promptement pour contrer une technique aussi performante qu'envahissante etc.

Les avantages économiques

Ces avantages concernent principalement la gestion des flux d'information. Le premier d'entre eux est la sécurisation des données qui sont, en principe, infalsifiables. La certification des données quantitatives pour les marchandises transportées est un enjeu croissant pour tout transporteur, qu'il s'agisse d'importer ou d'exporter.

La *blockchain* permettrait, également aux acteurs de la chaîne d'approvisionnement d'améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement grâce à l'authentification définitive des marchandises et à leur traçabilité. L'application *Thing Chain* permet aux acheteurs de connaître l'historique des produits achetés. Une autre application, *Blockverify*, permet de lutter contre la contrefaçon en fournissant des informations sur la provenance, l'emplacement de stockage, l'authenticité ou le certificat de propriété des biens achetés. Toutes les informations déposées sur la *blockchain* permettraient d'avoir l'historique complet des marchandises, de leur production à leur livraison, en passant par leur emportage ou leur transit.

Film de démonstration (3'20") de IBM et Maersk de l'avantage d'une *blockchain* pour une expédition d'un conteneur du Kenya jusqu'aux Pays-Bas. Traditionnellement, ce transport de bout en bout aurait généré environ 200 documents : <https://goo.gl/aWLpu4>

Outre ces questions de traçabilité des marchandises, cruciales par le nombre croissant de biens transportés par voie maritime et transitant dans des ports, l'automatisation en temps réel de la *blockchain* permettrait de gagner du temps, de rationaliser de nombreux processus et donc de gagner en efficacité. Ainsi, comme le suggère *Blockchain Labs for Open Collaboration* (BLOC), la *blockchain* permettrait, par exemple, au secteur maritime d'être systématiquement en conformité avec la procédure annuelle de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) imposée par l'UE.

Comment la technologie des *blockchains* modifie le marché de l'assurance :

<http://tinyurl.com/yaou5myj>.

Voir également au-dessous de ce film de 3'36" les quatre courtes démonstrations des avantages d'une *blockchain* qui permet de garantir, sécuriser et rationaliser les saisies de déclarations, le traitement des passages en zones de guerre, les litiges etc.

La *blockchain* rationaliserait également les processus métier (automatisation de facturation via des contrats intelligents), et réduirait les retards dans les procédures de déclaration (VGM, formalités douanières, etc.) dans le même ordre que C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*). Les biens qui auraient été automatisés, sécurisés et validés par les douanes pourraient bénéficier d'un traitement d'importation allégé. IBM estime que la *Blockchain* appliquée aux procédures administratives permettrait d'économiser 300\$ par conteneur. Ce qui, dans le cas d'un navire de 18 000 conteneurs, permettrait une économie de 5,4 millions \$. Cela explique pourquoi IBM s'est associé à Maersk pour développer une *blockchain* en la matière mais également avec Pacific International Lines et PSA International (second opérateur mondial basé à Singapour).

Les avantages économiques évidents de la *blockchain* se conjuguent à des avantages juridiques non négligeables.

Les avantages juridiques

La *blockchain* est une base de données fiable et infaillible pour stocker toutes sortes d'informations : titres de propriété, contrats, modèles, brevets, argent... Toujours dans un souci d'efficacité et d'automatisation, la notion de *smart contracts*, contrats intelligents, est apparue. Un contrat intelligent n'est pas strictement un contrat mais la codification d'un contrat, de ses clauses. Il s'agit d'un programme autonome qui exécute automatiquement des conditions prédéfinies sans intervention humaine. Nick Szabo l'a expliqué dès 1996 : "Si un prêt a été contracté pour acheter cette voiture, et que le propriétaire cesse d'effectuer les remboursements, le contrat intelligent pourra invoquer un protocole qui rende automatiquement le contrôle de la clé du véhicule à la banque".

Le transfert de propriété suit la même logique d'automatisation. Dans ce cas, la propriété du bien est déterminée par la connaissance de sa clé privée. Le transfert de la clé permet le transfert de propriété.

Les avantages des *Smart Contracts* sont nombreux : plus grande efficacité, confiance en son exécution, réduction des coûts d'audit et de la fraude. Dans le domaine de la propriété intellectuelle et industrielle, la preuve de l'antériorité d'une œuvre est apportée de facto. Est-ce que cela pourrait être la naissance de brevets gratuits ? Le projet Ascribe, lancé en 2014, soulève sérieusement la question.

Les avantages sont réels et nombreux. Toutefois, de nombreuses questions demeurent non résolues.

Les questions juridiques

L'étude des *blockchains* soulève un nombre de questions auxquelles il est difficile de répondre actuellement.

Suite de l'article page 4.

Les lettres de garantie (LOI, Letter Of Indemnity en anglais)

Le UK P&I Club met une nouvelle fois en garde ses membres sur les responsabilités liées à l'acceptation de lettres de crédit lorsque les connaissances ne sont pas encore arrivés au port de déchargement.

Il liste 4 situations et risques principaux sur lesquels il convient d'être vigilant :

L'erreur de livraison, la couverture du P&I club, la formulation de la lettre de garantie, la solvabilité du garant.

Lire la circulaire :

<https://goo.gl/tFgtEc>

Dans un système classique, existe un tiers de confiance qui est garant de la fiabilité des informations, de leur protection, de leur datation. Cela peut être le notaire, le banquier, l'assureur, l'État. Quid de ce tiers de confiance dans le cadre de la *blockchain* ? Car son rôle sera confié à une pluralité d'acteurs. La désintermédiation va conduire, sous peu, à revoir les fonctions attribuées au tiers de confiance.

Comme déjà précisé, la *blockchain* peut être privée, publique ou être un consortium. Dans le cas des consortiums, les conditions d'accès, de fonctionnement, de sécurité, les mécanismes de reconnaissance juridique des transactions sont déterminés par des règlements (Règles). Si ces règles sont imposées entre les parties, est-ce le cas avec des tiers ? Dans les *blockchains* publiques, il est d'usage de considérer que le code est la loi : "Code is Law". Cette expression signifie que la régulation du comportement sur Internet dépend moins des normes légales que du code. Cela ne signifie pas que le langage informatique est la loi mais qu'étant le produit d'un consensus, il acquiert force de loi et est donc opposable. Mais les *blockchains* sont diverses tout comme leur langage. Les *blockchains* utilisant le même langage peuvent se voir opposer ce code. Mais qu'en est-il des autres ? Un langage informatique unique n'ayant pas encore été défini, aucune réponse ne peut être apportée.

Le cabinet Clifford Chance a publié en novembre 2017, une brochure explicative pour aider à la compréhension de ce qu'est une *Blockchain* et pourquoi est-ce important :

<https://goo.gl/tCag2p>

La question de la responsabilité du fait des *blockchains* ne peut être écartée. Comment identifier la personne responsable des actes illégaux sur une *blockchain* ? La réponse diffère en fonction de la *blockchain*. Dans le cas d'une *blockchain* privée, il faudra se référer aux règles mises en place par le gestionnaire du système. Ce qui équivaut à réintroduire le tiers de confiance. En revanche, dans le cas d'une *blockchain* publique, la difficulté est tout autre. A fortiori quand on sait qu'il n'y a pas, dans une telle *blockchain*, de tiers de confiance. Et comment pouvons-nous mettre fin à ces transactions contestées ? Quelle juridiction sera compétente ? Nous n'avons pas de réponse claire aujourd'hui. Seules des pistes de réflexion existent. Elles s'orientent actuellement vers les choix faits lors du développement d'Internet. Ainsi, afin de définir les règles de compétence, il serait possible de prendre en compte le lieu de connexion ou la localisation de l'hébergeur.

Enfin, dans le cas d'une fraude fiscale, comment l'administration fiscale pourra-t-elle identifier les fraudeurs dans un système où le pseudonyme est roi ?

Les nombreuses questions posées démontrent que le droit est face à un défi : celui de s'emparer de cette nouvelle technologie.

La première question à se poser est de savoir s'il est nécessaire de réguler ? Cela dépend la fonction attribuée à la *blockchain*. Est-elle une technologie alternative à la transmission de titres ? Est-ce un instrument de preuve ? Ou est-ce un instrument de transfert de propriété ? Les enjeux ne sont évidemment pas les mêmes.

Ensuite, il faut s'interroger sur les raisons de cette régulation. La première est de gérer le risque d'insécurité juridique inhérent à cette technologie. Comment appliquer le droit, et quel droit, dans le cadre de transactions internationales par essence ? La seconde concerne la protection des données personnelles protégées par notre droit interne et celui de l'UE. En effet, comment considérer le stockage de données personnelles, d'identifiants dans une *blockchain* publique ?

Verra-t-on prochainement adoptée une réglementation spécifique aux *blockchains* ? Ou verra-t-on le législateur adapter les secteurs touchés par les *blockchains*. Ainsi, le droit maritime est-il suffisamment armé face à la cybersécurité ? Si, comme le dit Marie-Anne Frison-Roche, "le droit de la régulation a pour objet l'équilibre des secteurs régulés, équilibre à construire, surveiller et maintenir", la seconde voie semble la plus adéquate.

Anatomie d'une belle compagnie maritime de navires vraquiers

8 000 signatures de chartes annuellement - capacité de flotte de 55 millions DWT

320 millions de tonnes transportées

4 milliards de chiffre d'affaires

4 000 employés

Le site : <https://www.oldendorff.com/>

La flotte (600 navires –Janvier 2017) :

<https://www.oldendorff.com/pages/fleet>

La position des navires en temps réel (Cliquer sur un navire pour connaître sa position) :

<https://www.oldendorff.com/finder#fleet>

701 navires à la mer en décembre 2017 !



Le navire poseur d'éoliennes en mer "Sea Installer" appartenant à A2SEA, filiale à 51% de Dong Energy et 49% à Siemens Wind Power.

Voir le film (4'07") de l'assemblage d'une éolienne en mer :

<https://youtu.be/I7k5KDiale4>

Technique

Accidents avec les canots de sauvetage

Bimco a édité une brochure de conseils sur la façon d'éviter les accidents lors de la mise à l'eau des canots de sauvetage ou des bateaux de secours :

Télécharger le guide :

<https://goo.gl/m1KSiy>

Transport par conteneur Un cas particulier

Le TT Club a édité un manuel de recommandations et protections à prendre pour transporter des marchandises non réfrigérées lorsqu'on les empote dans des containers frigorifiques :

<https://goo.gl/jdZxnV>

Assistance maritime Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?

Philippe Delebecque
Arbitre maritime

ICMA XX

Congrès international des
arbitres maritimes

250 participants de 35 pays ont participé, à Copenhague, au dernier congrès des arbitres maritimes internationaux. De nombreux sujets maritimes ont été abordés, le site internet des organisateurs reprend plusieurs interventions et présentations :

<https://goo.gl/MKw2X6>

(Voir aussi le compte-rendu page 7)

Les articles de MM Delebecque et Simon présentés dans cette édition de la Gazette sont la traduction des interventions des deux participants français.



Vue aérienne de navires vraciers à Port Hedland, petite ville de moins de 1 400 habitants de la côte Nord-Ouest de l'Australie Occidentale dans la région de Pilbara à 1 650 km de Perth.

(<http://tinyurl.com/y9kflvta>)

Principal port de la région pour l'exportation notamment du minerai de fer.

Trafic total en 2015/2016 toutes marchandises confondues :

460 408 649 tonnes !

Terrorisme maritime

Les cibles terroristes sont dans le ciel ou sur terre, mais les attentats peuvent aussi avoir lieu en mer.

Plusieurs menaces existent : une prise d'otages dans un navire à passagers, des bateaux bombes, des charges explosives introduites dans des bateaux, des bateaux suicide. Comment les autorités se préparent-elles ?

Lire le reportage de France Info :

<https://goo.gl/GHBbTs>

L'indemnité payée en application d'une clause dite "Special Compensation P & I Club" (SCOPIC) à l'assistant qui, sans résultat utile, a apporté son aide à un navire en péril menaçant, de surcroît, de causer un dommage à l'environnement est exclue de la garantie de l'assurance corps du navire. Cette solution que l'on doit à un arrêt de principe de la Cour de cassation (Cass. com. 14 juin 2016, navire "Athéna", n° 14-28.966, DMF 2016, 675, rapp. F. Schmidt, obs. Gautier), est très intéressante compte tenu de son caractère inédit. Pour la première fois, une juridiction, française ou étrangère, était saisie d'une question portant sur le point de savoir qui de l'assureur corps ou de l'assureur responsabilité doit garantir le paiement de l'indemnité versée à l'assistant en exécution de la fameuse clause.

En l'espèce, le navire "Athena", navire ravitailleur, appartenant à la société Bourbon offshore Surf, subit, le 26 juin 2007, au large des côtes congolaises, une voie d'eau. Il est aussitôt remorqué en direction du port de Pointe-Noire. L'accès lui est cependant refusé par les autorités locales. Le navire mouille alors quelque temps au large du port, puis, prenant une gîte importante, chavire au lieu-dit Pointe Indienne. Des opérations d'assistance sont immédiatement entreprises pour tenter de relever le navire et prévenir les risques de pollution. Le navire est assuré, en corps, auprès de plusieurs assureurs et, en responsabilité civile, auprès du Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association, le P & I Club de l'armateur. La police "corps et machine" est une police d'assurance française tous risques. Le contrat d'assistance est conclu, selon l'usage, le 27 juin 2007, le lendemain de l'événement ; il l'est suivant le modèle LOF (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement 2000), comportant une clause SCOPIC. A la demande de l'assistant, le Club émet, le 3 juillet 2007, une lettre de garantie en faveur de l'assistant d'un montant de 3 millions de dollars US. Les opérations de pompage du fioul s'achèvent le 6 août 2007, tandis que les opérations de sauvetage se poursuivent. Leur coût s'élève cependant rapidement à plus de 6 millions de dollars US, si bien que le Club invite l'armateur à dénoncer la SCOPIC, ce qu'il fait le 4 septembre 2007, l'assistant interrompant ses opérations le 5 septembre. Le 13 septembre 2007, l'armateur notifie à ses assureurs corps le délaissement du navire. Ces derniers s'y refusent et versent une indemnité égale à la valeur agréée du navire, soit la somme de 30 385 000 euros. Le Club entend alors obtenir le remboursement des sommes versées à l'assistant, ce que l'arrêt du 14 juin 2016 va lui dénier.

Devant la Cour de cassation, s'affrontent deux thèses, celle des assureurs corps et celle du Club, assureur de responsabilité. Pour les assureurs corps, la SCOPIC ne saurait remettre en cause la règle traditionnelle de l'assistance maritime ("no cure no pay"), au demeurant maintenue par la Convention internationale de 1989, la SCOPIC se substituant seulement à l'indemnité dite "spéciale" de l'article 14 de ladite Convention ; et les assureurs corps de préciser que la prise en charge d'une telle indemnité incombe à l'assureur de responsabilité, en l'absence de résultat utile des opérations d'assistance.

A l'opposé, le Club fait valoir que la clause SCOPIC ne se borne pas à substituer une méthode particulière de calcul à la méthode prévue par l'article 14 de la Convention, qu'elle a une portée plus large et qu'en toute occurrence, les frais afférents au sauvetage du navire, nonobstant l'absence de résultat utile de l'assistance, incombent à l'assurance corps.

C'est la première analyse que retient la Cour de cassation dont le raisonnement se fonde d'abord et avant tout sur les stipulations de la Convention internationale :

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

La Cour reprend ensuite à son compte les constatations de la Cour d'appel suivant lesquelles, d'une part, le contrat d'assurance corps exclut du champ de la garantie l'indemnité spéciale de l'article 14 et, d'autre part, la clause SCOPIC stipule seulement qu'elle s'ajoute au contrat d'assistance conclu sur le fondement de la règle "no cure no pay" et qu'elle substitue une méthode particulière de calcul de l'indemnité spéciale à la méthode fixée par l'article 14. Enfin, il est dit que la clause SCOPIC, malgré la possibilité offerte à l'assistant d'invoquer son application même en l'absence d'une menace caractérisée à l'environnement, a une portée semblable à celle de l'article 14, en ce qu'elle permet d'allouer une indemnité qui couvre l'ensemble des dépenses engagées, sans opérer de distinction entre les dépenses engagées pour sauver le navire et celles exposées pour éviter un dommage à l'environnement. Dans ces conditions, l'indemnité versée à l'assistant en vertu de la clause SCOPIC en rémunération de l'assistance portée au navire, dont il n'est pas contesté qu'il menaçait de causer un dommage à l'environnement, est exclue de la garantie de l'assureur corps.

Le droit de l'assistance maritime, rappelons-le, a longtemps reposé sur la règle "no cure no pay". Celle-ci est cependant apparue dépassée s'agissant des pétroliers présentant des risques écologiques majeurs qu'il faut, à tout prix éviter, sinon limiter.

Suite de l'article page 6.

Pilotage

Lire l'intéressante étude de la revue *Nautical Institute* sur la gestion des risques par les pilotes :

<http://tinyurl.com/y9834mq7>

En 2011, le thème de notre rubrique "Le web maritime" de la Gazette N°26 (p. 6) portait sur "Les pilotes maritimes":

<http://tinyurl.com/5sw5dss>

Jurisprudence

Cassation

Viole les articles 1520-1° et 1525 du Code de procédure civile la Cour d'appel qui décide que la transmission du contrat contenant une clause d'arbitrage n'affecte pas l'efficacité de cette clause mais détermine la qualité à défendre qui ne saurait être contestée devant le juge de l'exequatur.

Cass. 1e civ. - 1e juin 2017 N°: 16-13729 :

<https://goo.gl/HKjgbM>



Le Code polaire expliqué :

<https://goo.gl/5BeFZR>

avec la vidéo de l'OMI et de belles images polaires (10'54") :

https://youtu.be/X_x2_RTUIGM

Jurisprudence

Révélation

Indépendance et impartialité

L'absence de révélation, par le président du tribunal arbitral, de ses relations d'affaire avec la société mère du partenaire d'une partie au litige n'est pas de nature à provoquer, dans l'esprit des parties, un doute raisonnable sur ses qualités d'impartialité et d'indépendance.

Cass. 1e civ. 04 mai 2017 (15-29.158) :

<https://goo.gl/u1ASCK>

La Convention de 1989 a su prendre en compte cette donnée en prévoyant (cf. art. 14) d'allouer une indemnité spéciale à l'assistant venant porter secours à ce type de navire.

Cette indemnité vient compléter la rémunération de l'assistant si son aide s'est révélée utile ou couvrir, même sans résultat utile, les dépenses engagées pour tenter de secourir un navire en péril menaçant l'environnement.

Les critères de cette indemnisation spéciale étant pour le moins flous et sujets à interprétation, les professionnels de l'assistance ont pensé à une clause SCOPIC en vue de préciser les modalités d'une telle indemnité et substituer au mode de calcul prévu par la Convention un barème ou un tarif détaillé, tout en en généralisant l'application, la clause jouant ainsi indépendamment des circonstances et en particulier indépendamment de l'existence ou non d'une menace à l'environnement.

On rappellera aussi que l'indemnité classique d'assistance est généralement prise en charge par l'assureur corps, ce qui se comprend car, par son aide, l'assistant a permis d'éviter la perte du navire qui forme l'objet même de la garantie. Son montant est déterminé (cf. art. 13) en fonction de la valeur du navire, mais aussi de critères tirés de l'habileté et des efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ainsi que des dépenses engagées, quelle que soit leur nature. L'indemnité spéciale, de son côté, n'est pas couverte par la police d'assurance corps, laquelle exclut également de la couverture toute indemnité payée à l'assistant en application d'une clause ayant une portée semblable à l'art. 14. D'où la question de savoir ce qu'il en est de l'indemnité versée en application de la clause SCOPIC.

En l'espèce, le Club de l'armateur du navire en péril présentant une menace pour l'environnement, avait pris en charge une indemnité versée en application de la clause SCOPIC, mais sans résultat utile. Il avait accepté de conserver à sa charge les dépenses exposées pour préserver l'environnement, mais s'était retourné contre l'assureur corps pour que ce dernier soit condamné à garantir la partie de l'indemnité correspondant à des dépenses engagées pour préserver le navire. La Cour de cassation ne l'a pas suivi en considérant en substance que la clause SCOPIC était exclue de la garantie de l'assureur corps.

Au-delà de cette solution, on retiendra de l'arrêt rapporté qu'il considère que l'indemnité spéciale de l'art. 14 vise toutes les dépenses, sans distinguer entre celles qui sont engagées pour préserver le navire de celles qui sont déboursées pour préserver l'environnement. Ce qui n'est pas faux mais n'est pas dit par le texte. L'arrêt, en outre, admet que la clause SCOPIC s'ajoute au contrat d'assistance classique ("no cure no pay") et substitue sa propre méthode de calcul à celle de l'art. 14. Et ce, nonobstant la possibilité laissée à l'assistant d'invoquer son application même en l'absence de menace à l'environnement. L'arrêt en conclut que la clause SCOPIC a une portée équivalente à celle de l'art. 14 : elle permet en effet d'allouer à l'assistant, même en l'absence de résultat utile, une indemnité qui couvre l'ensemble des dépenses engagées sans opérer de distinction entre les dépenses visant à préserver le navire et celles ayant pour finalité d'éviter un dommage à l'environnement.

Cette interprétation, peu favorable aux Clubs, revient à faire supporter à l'assureur responsabilité une indemnité qui, ne serait-ce que partiellement, devrait être supportée par l'assureur dommage. Elle a cependant le mérite de la clarté et traduit un esprit plus cartésien que pragmatique. Pour la Cour de cassation, les parties à la SCOPIC n'auraient pas dérogé à la Convention de 1989, si ce n'est à son seul article 14. Le contrat d'assurance lui-même se serait coulé dans le système de la Convention. Tout se serait passé comme si les parties avaient stipulé une clause "paramount", par laquelle elles auraient soumis leur accord à la Convention. La convention d'assistance, elle-même, n'aurait pas dérogé à la Convention, fût-elle supplétive : les parties auraient seulement substitué aux critères d'indemnisation de l'article 14 une autre méthode de calcul. La clause SCOPIC n'aurait également pas dérogé au système de la Convention de 1989 qui veut que l'indemnité spéciale de l'article 14 se rattache à la responsabilité de l'armateur et ne relève pas de la perte du navire. Enfin, cette clause étant purement et simplement substituée à l'indemnité spéciale de l'article 14, elle serait nécessairement soustraite du champ de la garantie de l'assurance corps : l'assureur corps ne serait donc pas tenu de donner en l'occurrence sa garantie.

Le fil directeur de l'interprétation proposée par la Cour de cassation se trouve donc dans la Convention de 1989 que les parties, assureur corps, armateur et assistant, n'ont pu écarter. La norme internationale, pourtant supplétive, est ainsi valorisée au détriment des normes professionnelles qui lui seraient soumises. Il n'est pas certain que ce soit là la bonne méthode de raisonnement, car les normes d'origine professionnelle n'ont pas nécessairement une valeur secondaire. C'est pourtant la conclusion à laquelle l'on arrive lorsque l'on dit que la clause SCOPIC a simplement pour effet de se substituer à l'indemnité spéciale de l'article 14 prévue par la Convention internationale et n'a pas une portée plus générale.

N'est-ce pas négliger, sinon occulter, le fait que le monde maritime est avant tout un monde de professionnels où les pratiques et les usages comptent autant que les normes étatiques, nationales ou internationales ?



Pour télécharger l'article en anglais de Ph. Delebecque "No place for political piracy in maritime commerce" et les derniers résumés des sentences en anglais parus dans la Gazette 44, cliquez sur le lien ci-dessous :

<https://goo.gl/RTDofS>

To download Ph Delebecque's article "No place for political piracy in maritime commerce" and abstracts in English of some recent awards published in Gazette 44, follow the above link.



Signature à Lomé au Togo d'une convention de coopération entre la CAMP et la CATO (Cour d'Arbitrage du Togo) lors du Colloque international d'octobre 2017 sur le thème de "L'arbitrage, le droit maritime et les assurances en Afrique".

Photo : MM J.K. Symenouh, K.E. Assogbavi, Ph Delebecque.

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



Remorquage

Dans un port, pour passer une remorque, un matelot du navire marchand envoie une touline (messenger line) depuis le gaillard ou la poupe vers le remorqueur, c'est à dire du haut vers le bas*.

Le matelot du remorqueur y fixe un orin, lui-même fixé à l'oeil de la remorque qui est halée, d'abord à la main puis au moyen d'un treuil jusqu'à ce que la remorque soit capelée sur une bitte.

(*) En mer ouverte, notamment pour le remorquage de sauvetage, c'est le contraire, la touline est envoyée du remorqueur vers le navire marchand au moyen d'un fusil lance-amarre, donc du bas vers le haut.

La compagnie de remorquage hollandaise Kotug expérimente l'utilisation d'un drone pour envoyer la touline:

Voir la vidéo de 1'42" :

<https://goo.gl/zzqTya>

ICMA XX

Congrès international des arbitres maritimes
Compte-rendu présenté par M. Philippe Delebecque

Le 20e congrès des arbitres maritimes (ICMA XX) s'est tenu à Copenhague du 24 septembre au 29 septembre dernier, en réunissant pas moins de trois cents personnes venues principalement des pays d'Asie du Sud-Est (Chine, Japon, Singapour, Corée du Sud), du Proche-Orient (Dubai, Emirats), des pays d'Amérique du Nord (représentés par les Etats-Unis) et du Sud (représentés principalement par le Brésil) et des pays européens (avec, au-delà de la présence naturelle de nombreux membres du *Danish Institute of arbitration*, une très forte majorité de ressortissants du Royaume-Uni). La France était représentée par Me Simon et Ph. Delebecque.

Les nombreuses (plus d'une centaine) communications, venant après la brillante et très lucide conférence inaugurale de Bruce Harris, relatant les grandes évolutions, parfois rassurantes, parfois inquiétantes, du monde maritime, ont été regroupées sous les thèmes suivants : développements actuels du droit de l'arbitrage ; instauration de législations nationales et de chambres nationales d'arbitrage ; condition de l'arbitre et des arbitres internationaux (cf. indépendance et impartialité) ; situation des tiers et de la partie non comparante dans la procédure arbitrale ; opposabilité des clauses d'arbitrage dans les connaissements et dans les chartes-parties ; l'arbitrage électronique ; problèmes liés à la fraude, à la mauvaise foi et à la corruption ; ventes maritimes (rôle des incoterms) ; assurance et *P&I Clubs* (action directe des victimes contre l'assureur responsabilité) ; assistance maritime et dérogations (clause Scopic) ; expertises ; garanties et financement des arbitrages (*third party funding*) ; affrètements au voyage et à temps ; questions contractuelles (interprétation de clauses) ; mesures provisoires ; appréciation des préjudices ; procédures collectives ; construction de navires ; exécution des sentences. On le voit, le congrès s'est intéressé, bien au-delà de l'arbitrage maritime, à pratiquement toutes les questions actuelles ou classiques (cf. la limitation de responsabilité de l'armateur) de procédure et de fond de droit commercial maritime. Il faut dire, une fois encore, que certains participants étaient pour la première fois dans cette enceinte de spécialistes et tenaient à présenter leur appréciation sur telle ou telle institution du droit maritime.

Ce congrès a été l'occasion de constater que le droit français de l'arbitrage, aussi bien dans ses composantes nationales qu'internationales, était parfaitement au fait de toutes les questions de procédure actuellement débattues et que si de nombreux nouveaux centres voyaient le jour, peu connaissaient un réel essor. La LMAA continue à occuper la première position, ce qui ne surprendra guère, et si les places de Singapour et de Hong Kong progressent très nettement, les autres institutions d'arbitrage, la SMA, la chambre de Hambourg et la CAMP sont encore actives et restent toujours appréciées. On ajoutera que si les centres d'Extrême-Orient, dont la CIMAC, sont de plus en plus présents, les communications de leurs membres sont toujours cantonnées aux aspects procéduraux, sans que l'on puisse connaître la jurisprudence dégagée, à supposer qu'elle existe.

Les questions de fond précisément ont donné lieu à de très intéressantes interventions, à commencer par celles de nos amis anglais. Les principales grandes affaires récentes (cf. notam. *New Flamenco* ; *Global Santosh* ; *Ocean Victory* ; *Athos 1*) portant sur l'interprétation de chartes et de leurs clauses souvent originales ont été exposées avec le talent que l'on peut imaginer. Le droit des ventes maritimes, comme celui de l'assistance, de l'assurance ou de la construction de navires ont donné lieu également à de riches débats. De même que des questions plus transversales et essentielles, à l'exemple de celle de l'appréciation des préjudices. Certains participants, par ailleurs, n'ont pas hésité à aborder des thèmes plus sensibles, comme celui de la fraude ou de la corruption, agissements odieux que certains arbitrages pourraient masquer.

Il est impossible naturellement de rendre compte de toutes les interventions portant tant sur la procédure arbitrale que sur le fond du droit maritime. On ne saurait trop, bien entendu, inciter nos lecteurs à se reporter à la publication des différentes communications et à entrer en contact avec tel ou tel spécialiste pour prolonger les échanges (ndlr : <http://icma2017copenhagen.org/abstract.html>). Nous aurons nous-mêmes l'occasion de revenir sur telle ou telle jurisprudence, notamment sur la question du "off-hire" en cas de saisie du navire affrété ou encore sur la nature du "trip charter". On voudrait, pour finir sur ce trop bref compte-rendu féliciter les organisateurs, les membres du comité d'organisation et les membres du comité scientifique, dont leur Président en la personne de l'excellent Peter Mc Queen. On ne manquera pas non plus d'exprimer tous nos vœux aux organisateurs de prochain ICMA XXI, qui se tiendra à Rio de Janeiro, au Brésil, pays de tradition civiliste, ouvert à la diversité et à la conceptualisation plus qu'à la casuistique, dans un peu de moins de trois ans.

Le rapport 2017 sur le transport maritime de la CNUCED est paru :

<https://goo.gl/9gTvdy>



L'Etude présente nombre d'analyses et de données inédites dans la lignée des études publiées depuis 1968. C'est une référence en matière de statistiques et d'analyse sur le commerce maritime, la flotte mondiale, les coûts du transport, le trafic portuaire et les derniers développements opérés dans les cadres juridique et réglementaire du transport maritime international.



Affrètement

Contrats "back to back"

Le P&I Club Skuld rappelle à ses membres d'essayer de toujours garder les mêmes termes dans une chaîne de chartes parties.

C'est une évidence pas toujours facile à respecter dans la vie réelle.

<http://tinyurl.com/yckd8fy2>

Weather Working Day

Le Club revient sur la définition de ce terme important et rappelle la règle :

"Once on demurrage, always on demurrage" : <https://goo.gl/pZHbwn>

Vitesse et consommation

La charte-partie NYPE 2015 (..) prévoit une nouvelle clause (12) spécifique qui permet d'éviter de nombreux litiges.

Le Skuld décrit dans une récente note ses recommandations avec des exemples concrets : <https://goo.gl/aPde9t>

Navires de croisière

Deux nouveaux types de paquebots en commande dont un propulsé au gaz



Maquette du paquebot à étrave inversée X Bow spécialement conçu pour les croisières polaires commandé au chantier norvégien Ulstein par l'américain Lindblad Expeditions allié à National Geographic.

Long de 120 m. le navire pourra accueillir 128 passagers dans 64 cabines. Livraison prévue en 2020.



Destiné aux zones arctique et antarctique, le "Ponant Icebreaker", premier brise-glace de croisière de luxe au monde hybride électrique propulsé au GNL est prévu pour 2021.

<https://www.ponant.com/ponant-icebreaker/>

Valeur agréée ou valeur vénale ?

Patrick Simon

Avocat associé

Villeneau Rohart Simon & Associés

Il y a en ce moment une controverse sur cette question en France, dont la signification pratique est la suivante : quand un navire a une valeur nettement plus basse sur le marché que la valeur sur laquelle les parties se sont entendues dans le contrat d'assurance ou si sa valeur est bien supérieure, quelle valeur doit être prise en considération ?

Le conflit entre deux principes

Le dilemme.

Les juges et les arbitres sont un peu comme Ulysse passant entre Charybde et Scylla : quelle que soit la route qu'ils prennent, ils seront toujours critiqués. S'ils décident de retenir la valeur agréée, on leur reprochera d'ignorer le principe suivant lequel seul le préjudice réel doit être réparé et que personne n'est en droit de bénéficier d'un enrichissement sans cause (l'assuré en recevant plus que la valeur réelle du navire ou du yacht s'il était vendu sur le marché libre ou l'assureur en payant moins que le prix réel si la valeur agréée est supérieure). Au contraire s'ils décident que c'est la valeur vénale qu'il faut retenir, on leur reprochera de ne pas respecter les stipulations expresses du contrat qui précisent clairement la valeur du bien assuré et sur laquelle la prime est en conséquence, calculée.

Comment surmonter ou résoudre ce dilemme ?

L'interprétation des clauses par la jurisprudence.

Beaucoup de polices d'assurance contiennent une clause qui fixe un montant spécifique comme étant la valeur assurée ou qui spécifie que l'indemnité sera la "valeur à neuf". Le montant indiqué est une sorte d'indemnité maximale sur laquelle les parties se sont mises d'accord ou cela peut être le coût de construction d'un nouveau navire de la même valeur si le navire est perdu. En bref, les parties peuvent définir la valeur assurée dans le contrat d'assurance. Ceci n'est pas en contradiction avec la règle française que l'indemnité ne doit pas excéder la valeur vénale de la propriété quand elle est endommagée.

Plusieurs assureurs et courtiers font de la publicité en proposant leurs services : *"la somme convenue vous sera remboursée en totalité"*. Cette publicité peut pourtant avoir un effet boomerang en cas de litige avec l'assuré. En droit français il y a une règle posée par le Code des Assurances qui prévoit que lorsqu'un navire est perdu l'assureur doit indemniser l'assuré à la valeur du navire.

Le problème est alors : "quelle valeur doit être prise en considération – la valeur vénale ou la valeur agréée ?"

L'article L 121-1 du Code des Assurances est-il obligatoire ?

Il y a deux interprétations possibles :

- soit cette règle du Code des Assurances est obligatoire et les parties ne peuvent pas y déroger par accord,
- soit cette règle n'est pas impérative de sorte que les parties peuvent convenir d'une clause dite "valeur à neuf" plutôt qu'un chiffre précis.

C'est cette seconde interprétation qui a été choisie par un arrêt rendu par la Cour de Cassation le 13 septembre 2007.

"... le principe indemnitaire posé par l'article L. 121-1 du code des assurances ne fait pas obstacle, en cas de sinistre d'un bâtiment, à l'application d'une clause contractuelle prévoyant le paiement d'une indemnité calculée sur la valeur de reconstruction ; que celle-ci, qui correspond au coût de remise en état du bien détruit, ne peut valoir enrichissement de l'assuré et ce même si la valeur vénale du bien avant sinistre est inférieure au coût de sa reconstruction."

Un commentateur de cette décision (Jérôme Kullmann, JCP Ed. Gén., I 134, n° 5) souligne que *"depuis le début du XXe siècle, l'assurance en valeur à neuf, ou en valeur de reconstruction, sans abattement pour vétusté, gagne du terrain"* ; rappelant ensuite la solution retenue par la Cour de cassation pour écarter fermement la thèse de l'assureur contestant, au regard du principe indemnitaire, la validité de la clause qui permet à l'assuré de recevoir une indemnité qui peut être sans rapport avec la valeur de la chose au jour du sinistre, il souligne que *"la vétusté provoque une perte de valeur qui, au moment de la souscription du contrat d'assurance, recèle une incertitude quant à son étendue voire à son existence eu égard à la nature du bien (œuvre d'art ou immeuble, par exemple) : le risque est bien présent et peut donc être assuré au titre d'une atteinte à un actif patrimonial. Sont donc valablement assurées, et heureusement assurées, les personnes qui ont souscrit une assurance en valeur à neuf (reconstruction ou remplacement) en payant une prime plus élevée afin de s'affranchir des fâcheuses conséquences de la vétusté"*.

Suite de l'article page 9.

La responsabilité de l'arbitre

Le Club des juristes a organisé le 21 septembre dernier un débat sur le thème "La responsabilité de l'arbitre : protéger l'arbitre ou protéger l'arbitrage".

Le journal "Les Echos" souligne que le rapport publié met en lumière le problème de la responsabilité des arbitres, notamment civile et pénale, envisagée comme un antidote au poison du soupçon qui mine cette institution et dont l'affaire "Tapie" est emblématique. La justice arbitrale, plus encore que la justice étatique, ne peut durablement fonctionner sans la confiance de ceux qui y recourent.

Lire le rapport, base de la discussion :

<https://goo.gl/LgXXJw>



On revoit le projet d'ailes volantes pour les cargos. C'est une petite start-up d'Airbus "Airseas" qui reprend l'idée et teste sur le "Ciudad de Cadiz", navire conçu pour le transport de sections d'avions Airbus, l'A380 en particulier. Nous avions déjà vu de mêmes propositions sans grand succès, cette fois, avec un tel parrain, le concept va peut-être "décoller".

<https://www.airseas.com>

Piraterie et Avarie Commune en droit anglais

En janvier 2009 le chimiquier "Longchamp" en transit du golfe d'Aden subissait une attaque de pirates et était détourné sur la Somalie. Après 7 semaines de négociations, une rançon de 1,85 Millions de dollars était acceptée au lieu des 6 millions initialement demandés.

La Cour suprême anglaise a finalement jugé que les coûts de l'équipage liés à cette période de négociation devaient être considérés dans le règlement de l'avarie commune. Le quotidien Lloyd's List qui reporte cette décision souligne que cela peut inciter les armateurs, qui n'ont pas pu bénéficier de ce jugement dans leur dossiers d'avarie commune en cours, à essayer de faire recalculer à leur avantage la contribution des autres parties.

L'article du Lloyd's List :

<http://tinyurl.com/yc89k8tp>

Le dossier complet de la Cour suprême :

<http://tinyurl.com/y8f5f6m8>

Suite de l'article " Valeur agréée ou valeur vénale ?" de la page 8.

Ce même auteur souligne (note RGDA précitée) que "la valeur de reconstruction correspond au coût de remise en état du bien détruit et ne peut valoir enrichissement de l'assuré".

La clause de valeur à neuf prévue par la police d'assurance est donc incontestablement valable et compatible avec le principe indemnitaire.

Cette solution de dérogation est-elle limitée aux affaires immobilières et exclut-elle les navires ?

Deux points de vue s'opposent :

- Pour les assureurs, la dérogation à la règle fixée par le Code des Assurances ne peut s'appliquer qu'aux immeubles, pas aux navires car seuls les immeubles peuvent être reconstruits ;

- Pour les assurés elle s'applique à toutes sortes de bien car la jurisprudence n'a jamais expressément fait une distinction précise entre les biens.

Argument fondé sur les résultats contradictoires

- Dans les affaires de construction d'immeubles, le principe indemnitaire n'empêche pas la police d'assurance de comporter une clause par laquelle l'assuré serait en droit de percevoir une indemnité égale à la valeur de reconstruction de l'immeuble détruit (par incendie), même si ce coût est supérieur à sa valeur vénale avant le sinistre.

- Mais le même principe et la même disposition légale produiraient un résultat différent s'ils s'appliquaient à un navire de plaisance, parce que d'après l'assureur, la clause de valeur à neuf aurait seulement pour effet de renverser la charge de la preuve de la valeur du bien assuré au moment de l'événement. Par conséquent, l'assureur pourrait fournir des documents pour prouver que la valeur vénale du yacht était inférieure à la valeur agréée. N'est-ce pas contradictoire ?

Argument fondé sur la jurisprudence

Notre jurisprudence ne fait pas et ne peut pas faire de distinction suivant que le bien assuré est un immeuble ou un navire de plaisance. Le principe indemnitaire mis en place par l'article L. 121-1 du Code des Assurances est d'application générale. En disposant que "l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre", ce texte ne fait aucune distinction suivant que le bien assuré peut se déplacer ou ne peut pas, est un immeuble ou un navire ou tout autre actif tangible ou intangible.

La plupart des décisions qui dérogent à la règle appelée le principe indemnitaire, concernent des immeubles mais quelques-unes sont relatives à des navires ou à des équipements industriels comme je vais l'expliquer à présent en plus de détails.

L'arrêt du 13 septembre 2007 a jugé que l'indemnité d'assurance "qui correspond au coût de remise en état du bien détruit, ne peut valoir enrichissement de l'assuré et ce même si la valeur vénale du bien avant sinistre est inférieure au coût de sa reconstruction." La même solution émerge nécessairement, non seulement de la décision du 26 mars 2015 dans une affaire immobilière, mais aussi de celle du 24 février 2004 dans une affaire de navire de plaisance.

Argument fondé sur les intentions des parties

La solution suivant laquelle l'assuré peut recevoir une indemnisation en "valeur à neuf" ou pour le coût de reconstruction ou pour la valeur de remplacement ou pour la valeur agréée qui peuvent être supérieures à la valeur vénale, n'est en aucune manière restreinte à l'assurance des immeubles. Cette solution a été adoptée sans hésitation pour des équipements assurés tels que des machines et des biens industriels (Cass. 1ère civ. 19 février 1969, n° 67-12279, Bull. Civ. I, n° 76 : dans cette affaire le litige concernait seulement l'état du bien pour sa réparation complète au titre de la police). Beaucoup de polices d'assurance pour des biens meubles, et en particulier pour des équipements, stipulent des indemnisations sur la base de la valeur à neuf ou de la valeur de remplacement. Il peut donc être soutenu que les intentions et attentes de l'assuré seraient anéanties si de telles clauses devaient être interprétées d'une façon qui permette à l'assureur de restreindre l'indemnisation à la valeur vénale.

Enrichissement sans cause et réparation intégrale

Un autre argument souvent soulevé par les assureurs est que l'assuré bénéficierait d'un enrichissement sans cause si l'assureur lui payait une indemnité supérieure à la valeur vénale réelle du navire perdu.

La jurisprudence a tranché par la négative, cf. Supra *in fine* mais, indépendamment de cette réponse, l'assuré réplique le plus souvent qu'il n'y a pas d'enrichissement sans cause si, pour remplacer le navire perdu, il achète un yacht similaire et de même valeur et en paie le prix.

Mais dans le débat, c'est une autre question.

[Suite de l'article page 10.](#)

Tirer les leçons du passé

Le UK P&I Club partage régulièrement sur son site des expériences maritimes vécues et analyse les leçons à en retirer : <https://goo.gl/5MeFDm>

Affrètement coques nues

BARECON 2017

Actualisation de la charte-partie BARECON.

Le communiqué de presse de BIMCO :

<https://goo.gl/kykvqg>

Les Commentaires du cabinet Watson Farley & Williams :

<https://goo.gl/tsuwo3>

Liberté des parties pour fixer la valeur d'une propriété

Qu'est-ce qui arrive lorsque le marché s'effondre après une crise ? Par exemple il devient difficile de vendre des yachts sur le marché d'occasion.

Il y a régulièrement des fluctuations sur le marché maritime. Par exemple, après le 11 septembre 2001, la valeur des yachts a chuté fortement. Le prix d'un bien est parfois affecté par des événements extérieurs qui n'ont rien à voir avec sa valeur intrinsèque. Pendant les années 2003 à 2007, avant la crise qui a commencé à la fin de 2008, et à une époque où l'on entendait dire que les réserves en pétrole et autres produits pétroliers deviendraient rares et par voie de conséquence le transport par des pétroliers, les frets ont grimpé souvent à des hauteurs très élevées. Il en résulta que chacun voulut acheter des nouveaux navires.

Maintenant que beaucoup de navires ont été construits de sorte que l'offre excède la demande, et aussi qu'un grand nombre de réserves pétrolières non découvertes jusqu'à ce jour et de produits de substitution tel que le gaz de schiste sont apparus, les frets ont baissé et parfois ne suffisent même pas aujourd'hui à couvrir les frais d'exploitation du navire. Ceci montre que la valeur d'un navire peut varier énormément en fonction d'événements extérieurs qui ont une influence sur l'opinion publique parce qu'ils relèvent de l'appétence des gens à acheter un navire mais qui n'ont aucun rapport avec le navire lui-même.

Qu'est-ce que la valeur d'un bien ?

Après la théorie du "juste prix" développée par Saint Thomas d'Aquin il y a eu quelque évolution chez les philosophes (voir les scolastiques) et chez les économistes (Jean-Baptiste Say, L. v. Mises). Peut-être pourrions-nous nous référer à ces penseurs pour déterminer la valeur d'un bien. Le prix d'un bien, nous disent-ils, ne vient pas de la nature que ce produit a mais des projets prévus pour ce bien. Par exemple tirer du pétrole des hydrocarbures : tant qu'il demeure une matière première sous la terre ou sous le fond de la mer, le pétrole n'eut aucune valeur pendant des siècles et des siècles.... Jusqu'à ce que Francis Drake et quelques autres découvrirent l'utilisation qu'on pouvait en faire comme source d'énergie. La valeur par conséquent est toujours déterminée par l'utilisateur, l'acheteur et non par le vendeur. La valeur, comme la richesse, n'est pas une substance matérielle telle qu'une masse d'argent. C'est d'abord une création de l'esprit, une conséquence de la découverte et de l'innovation humaine.

On peut trouver d'autres exemples avec les navires porte-conteneurs ou les ordinateurs ou les grues et toutes sortes de services. Leur valeur est attribuée subjectivement par l'acheteur qui veut les avoir. Ce n'est pas le vendeur avec ses frais de production qui peut le faire. Bien sûr il soutiendra que ces frais de production sont le minimum nécessaire pour déterminer la valeur, car il ne peut pas vendre à perte. Mais l'école de pensée autrichienne réplique : non, c'est la concurrence qui fera baisser les coûts simplement parce que l'offre doit satisfaire la demande. Et assurément si vous considérez la chute des prix des ordinateurs ou services domestiques à la maison pendant les 10 dernières années, vous verrez que ce ne sont pas seulement les bénéficiaires mais aussi les frais de production qui varient. Très souvent les gains de productivité sont réalisés grâce au génie humain stimulé par la concurrence.

Derrière cette discussion économique on peut trouver un principe naturel. La valeur d'un service n'est pas déterminée unilatéralement par la personne qui le fournit, sa valeur est fixée par la personne qui reçoit ce service et nous oblige à le regarder avec les yeux de l'acheteur.

La théorie de la valeur a été développée par Mises et Hayek et tous les penseurs de l'école autrichienne ainsi que, quelques siècles plus tôt, par les derniers scolastiques et plus particulièrement par l'école de Salamanque en particulier Francisco de Vitoria, Bartolomé de las Casas, Diego Covarrubias y Leyva (en 1554 il a écrit : "la valeur d'un bien ne dépend pas de sa nature intrinsèque mais de l'estimation que les hommes s'en font, même si cette estimation est folle".) et également Francisco Garcia qui a écrit : "le même livre peut avoir une valeur et un prix très élevés pour une personne et très bas ou même nuls pour une autre." La même chose vaut pour tous les produits.

Il est peut-être temps pour les juristes de se référer aux économistes et aux philosophes. Ils peuvent y trouver un fondement solide pour reconnaître que la valeur d'un navire peut être fixée dans le contrat d'assurance à un chiffre plus haut que sa valeur vénale, simplement parce que c'est l'accord des parties dans le contrat qui détermine cette valeur et non pas la nature du navire ou même le marché.

La liberté contractuelle conduit naturellement à l'acceptation de la valeur choisie par les parties, déterminée par l'assuré et agréée par l'assureur, après vérification de son caractère raisonnable, qui calcule la prime à payer en considération du montant assuré.



La Chambre arbitrale maritime de Paris vous présente tous ses vœux pour la nouvelle année.

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>

Video meliora, proboque, deteriora sequor



Je vois le meilleur et l'approuve, je fais le pire





07/10 Fairplay - L'impression 3D pourrait être une menace au commerce mondial et anéantir plus d'un tiers du potentiel de croissance du commerce mondial à l'horizon 2040. Voir l'analyse économique et financière :

<http://tinyurl.com/ya6vby2>

20/11 The Loadstar - Les navires qui ne respecteront pas le 1er janvier 2020 la limitation à 0,5% d'émission de soufre pourraient être considérés comme n'étant pas en état de naviguer ce qui affecterait leurs chartes et leurs couvertures d'assurance.

01/12 G Captain - Le Chantier hollandais Damen a reçu la certification de classe du Bureau Veritas pour une hélice imprimée en 3D, faite de 298 couches d'alliage de Bronze d'Aluminium et de Nickel.

04/12 Marinfos - En financement maritime, les banques chinoises prennent le relais des européennes.

05/01 Lloyd's List - Même si l'économie mondiale reprend depuis mi 2016, les acteurs maritimes doivent rester prudents et ne pas être trop optimistes, les plus grands risques étant que la flotte mondiale augmente trop ou que la demande soit trop faible.

16/01 Fairplay - Les navires qui ne respecteront pas le 1er janvier 2020 la limitation à 0,5% d'émission de soufre pourraient être considérés comme n'étant pas en état de naviguer ce qui affecterait leurs chartes et leurs couvertures d'assurance.

16/01 Tradewinds - La Turquie a dévoilé le tracé du canal de contournement long de 45 km qui offrira une alternative au détroit du Bosphore très fréquenté.

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.



Quelques livres maritimes (Hors livres professionnels)

Le journal Ouest-France a récemment publié un hors-série pour les 50 ans de "Corto Maltese", le célèbre marin aventurier des mers créé par Hugo Pratt, avec la double ambition de donner envie, par cette œuvre de bande dessinée, d'intéresser ses lecteurs au monde de la mer et de découvrir ou redécouvrir le personnage sous un angle essentiellement marin.

Cette parution est l'occasion pour la Gazette de la Chambre de lister quelques livres maritimes qui ont, pour certains de nos lecteurs, si ce n'est changé leur vie, déclenché un fort enthousiasme ou fait aimer la mer, les ports, les bateaux, l'aventure maritime.



● "Corto Maltese et la mer"

Éditions Ouest-France 130 pages

Pour commander (9.90 €) : <https://goo.gl/GKkDnW>

Journalistes, historiens, anthropologues, explorent l'œuvre d'Hugo Pratt et les aventures de Corto Maltese pour embarquer le lecteur dans un voyage maritime où les océans, les civilisations, les ports, les légendes, les récits, les hommes et les femmes qui peuplent les albums de Corto Maltese, sont autant de prétextes et d'escales pour mieux connaître et comprendre le monde maritime d'aujourd'hui.

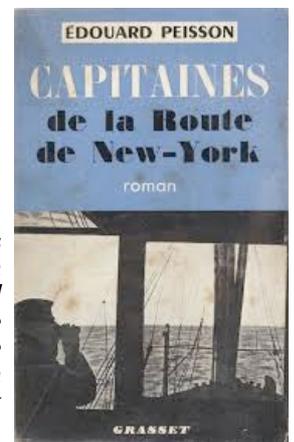
● "Capitaines de la route de New York"

Edouard Peisson - Grasset 1953

Pour commander (22,40 €) et lire les 1e pages :

<http://tinyurl.com/ybbwlagq>

Le dernier télégramme était un cri de détresse. "Cales s'emplantant d'eau". Avec une telle mer, le navire était perdu à bref délai. Vox n'avait plus à se demander quelle décision il aurait à prendre. Il n'avait même plus à se réjouir de se trouver sur place avec deux autres "commandants". Le sauvetage (que Dieu fasse qu'il y en ait un!) se réduirait à recueillir quelques marins perdus dans une ou deux embarcations.

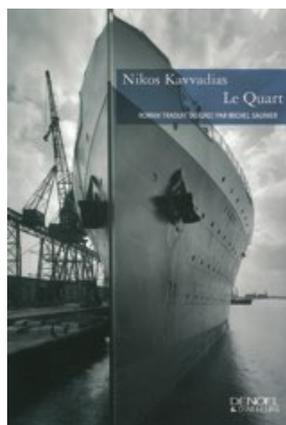


● "Le quart" - Nikos Kavvadias - Climats 1989

Pour commander (20,30 €) : <http://tinyurl.com/yb3o34rn>

Je voudrais qu'on oublie aussi mes ossements, mais dans un bordel. Et que les femmes s'en servent comme canules pour leurs bocks, comme fume-cigarettes, comme sifflets. Chef-d'œuvre publié en 1954, *Le Quart*, roman du poète grec Nikos Kavvadias, est une odyssee moderne d'une noirceur totale.

On y suit les errements d'une embarcation sans âge, en route vers la Chine. Cercueil flottant, le cargo et son équipage voguent sans cesse vers d'autres ports et d'autres maraudages. Entre deux escales, les marins grecs qui se trouvent à bord nous livrent sans pudeur leurs misérables existences. À travers la voix de ces hommes de quart qui ne nous épargnent rien de la cruauté et de l'obscénité de leur univers, Kavvadias parle de l'absurdité humaine mais aussi et surtout de la mer.



● "La croisière du haschich"

Henry de Monfreid - Grasset 1933

Pour commander (8,80 €) et lire les 1e pages :

<http://tinyurl.com/yd928yyt>

Henry de Monfreid entend dire que la contrebande du haschich est en Égypte une institution d'État, secrète et jalousement cachée. Il entreprend alors de passer de Grèce à Suez, sur son bateau, un gros chargement de chanvre. C'est le récit de cette entreprise qu'il nous fait, depuis l'achat du haschich dans une ferme grecque jusqu'au retour à Djibouti : un voyage très mouvementé dans le mystérieux milieu des contrebandiers du golfe de Suez.

