



Dans ce numéro de la Gazette :

L'éditorial de
François Arradon
(p.1)

La jurisprudence
des tribunaux de
l'ordre judiciaire et
la jurisprudence
arbitrale en matière
d'action des
assureurs facultés
contre le
transporteur (p.2)
P. Bonassies

Revue de presse
(p.4)

Conteneurs à la
mer ! (p.5)
J.-Y. Grondin

Sur le web :
L'accident du
'Prestige' et la
pollution par les
hydrocarbures (p.7)

L'actualité de la
Chambre (p.8)



« *Apices juris non
sunt jura* »



Vues sur mer

Editorial par François Arradon - Président de la CAMP

Pourquoi publier une "GAZETTE" ?

Créée en 1966, notre Chambre bénéficie aujourd'hui de la confiance d'un très grand nombre de professionnels de la mer. Grâce à vous, les questions soumises à l'appréciation des arbitres de la Chambre sont de plus en plus diverses et ont non seulement trait à l'interprétation des clauses de chartes-parties ou de connaissements mais à la résolution de toutes sortes de difficultés nées aussi bien à l'occasion d'une assistance, qu'à une livraison de combustible, à propos d'un contrat de construction de navire ou d'une avarie de manutention.

Il est donc indispensable que ceux qui choisissent notre juridiction aient une connaissance précise du fonctionnement de la Chambre et de sa jurisprudence. Mes prédécesseurs avaient depuis longtemps identifié ce besoin en décidant de faire publier dans la presse maritime française et étrangère (BIMCO) les résumés des sentences rendues.

Il nous est apparu aujourd'hui possible depuis que chacun dispose d'une adresse électronique de moderniser sans frais excessifs notre communication, de la rendre plus attrayante tout en vous offrant une contribution plus complète à la vie de l'arbitrage.

Vous trouverez donc dans chaque numéro de la Gazette, si vous décidez de "cliquer" sur le lien dans l'avis de parution que nous vous adresserons à intervalles réguliers :

- un article de fond ayant trait à l'arbitrage,
- un avis d'expert sur une question d'actualité,
- les résumés de sentences,
- une courte revue de presse,
- les nouvelles du Web maritime.

Qui mieux que notre vice-président, le professeur Pierre BONASSIES pouvait par son talent, clairement afficher notre ambition de qualité ! Qu'il soit donc ici remercié d'avoir accepté de lancer notre gazette.

Bien entendu, notre souhait est de faire de cette publication un outil de communications entre nous. Vos idées, suggestions et bien sûr critiques seront les bienvenues.

Nous espérons que la Gazette permettra de renforcer "l'esprit de l'arbitrage" qui permet aux professionnels de faire régler par des arbitres choisis par eux, leurs différends, tout en préservant leurs relations futures.

Les sentences récentes

N° 1069 : (Second degré) Lettre de garantie du P&I donnant compétence à la CAMP - Transport de conteneurs de noix de cajou sous connaissement incorporant les Conventions de Bruxelles 1924 et Londres 1976 - Transbordement - Naufrage du navire feeder - Perte des conteneurs - Qualité et intérêt à agir - Droit applicable - Montant du préjudice -

Possibilité de limitation de responsabilité pour l'affrèteur d'espace

N° 1070 : (Second degré) : Booking note - charte-partie au voyage - ETA - Délai d'arrivée important - Saisine d'une juridiction étatique - Clause compromissoire - Prescription suspendue (oui) - Nature de l'obligation née de l'ETA

Les sentences récentes (Suite)

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre au 16, rue Daunou - 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/5resume.htm>

Causes du délai - Mauvais temps (très partiel) - Route du navire - Liberté - Portée - Obligation d'informer l'expéditeur du voyage : vitesse, escales, mauvais temps, etc. Inexécution (oui) - Responsabilité du commissionnaire dans la définition des termes de la booking note (oui) - Responsabilité de l'armateur (oui) - Partage des responsabilités.

N° 1071 (Second degré) : Contrats d'agence soumis aux dispositions de la loi française avec même clause compromissoire donnant chacune compétence à la Chambre - Contrats de mandat entre le mandant d'origine (armement de ligne) et un mandataire principal, et entre ce dernier et un mandataire substitué - Liens juridiques entre les deux contrats évidents - Compétence de la CAMP (oui - Art. 1994 Code Civil et jurisprudence Cour de Cassation du 8-2-2000) - Dommages marchandises par gel suite à saisie par la douane au déchargement - Défaut de

mention de coordonnées complètes du destinataire sur b/l - Agent maritime (mandataire substitué) tenu à une obligation de moyens - Concours de négligences de la part de tous les intervenants au transport maritime - Partage de responsabilité - Intervention volontaire du P&I (Non) - Prescription de droit commun applicable au mandataire et non prescription d'un an applicable au consignataire

N° 1072 (Second degré) : Compétence de la Chambre Arbitrale - Demandeur ayant assigné parallèlement devant les juridictions commerciales - Chose jugée par arrêt de la Cour de Paris - Plainte au pénal - Suspension de la procédure - Ordonnance de non-lieu - Charte-partie BARECON - Redélivraison - Dégradations subies par le navire - Absence d'expertise - Absence de procès-verbal de livraison - Certificat de redélivraison non probant - Appréciation des dommages par le tribunal arbitral

La jurisprudence des tribunaux de l'ordre judiciaire et la jurisprudence arbitrale en matière d'action des assureurs facultés contre le transporteur

Pierre Bonassies

Professeur émérite à la faculté de droit d'Aix-Marseille - Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM)

Lorsqu'une marchandise est endommagée lors d'un transport maritime, le dommage est le plus souvent pris en charge par l'assureur facultés. Et c'est alors l'assureur qui agit contre le transporteur maritime. Le cas le plus simple est celui où il peut se prévaloir d'une cession de droit, formalisée par un acte de cession. Certes, en droit français, la cession n'est opposable à un tiers - et le transporteur est un « tiers » par rapport au contrat d'assurance - que si elle lui a été signifiée par acte d'huissier (article 1690 du Code civil). Mais la jurisprudence admet que la production de l'acte de cession lors de la procédure (procédure judiciaire ou arbitrale) vaut signification. En l'absence de cession, l'assureur fonde habituellement son action sur la subrogation aux droits de l'assuré dont il prétend bénéficier, soit sur le fondement de l'article L. 172-29 du Code des assurances, soit sur celui de l'article 1250-1 du Code civil. Mais plusieurs décisions rendues en 2001 et 2002 par des tribunaux de l'ordre judiciaire se sont montrées d'une extrême rigueur quant à l'exercice par l'assureur de semblable subrogation, une sentence du 18 novembre 2002 de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris adoptant, à l'opposé, une position beaucoup plus ouverte.

Dans un arrêt du 13 avril 2001, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a ainsi rejeté l'action intentée par l'assureur aux motifs que, s'étant abstenu de communiquer la police d'assurance, et se bornant à se référer à une police identifiée par son seul numéro, il ne rapportait pas la preuve du caractère obligé de l'indemnité versée (*Droit Maritime Français* 2002.815). Dans une affaire soumise à la Cour d'appel de Rouen le 13 septembre 2001, les assureurs faisaient état d'un acte de cession de



Dans 3 affaires récentes, les tribunaux se sont montrés d'une extrême rigueur à l'encontre des assureurs facultés. A l'opposé, une sentence de la Chambre adopte une position beaucoup plus ouverte

droits émis par le destinataire mentionné au connaissement et de la photocopie du chèque adressé à l'assuré. Leur action est rejetée par la Cour au motif que, d'une part il n'était pas établi que le destinataire mentionné au connaissement était seul à avoir subi le préjudice résultant du transport, que, d'autre part la photocopie produite n'établissait pas que le chèque avait été remis à son bénéficiaire et encaissé (*Droit maritime Français* 2001.819). Dans un arrêt du 6 novembre 2001, la Cour d'appel de Versailles rejette pareillement l'action de l'assureur, au motif qu'il avait indemnisé l'assuré d'un risque exclu par la police, à savoir le défaut d'emballage cause du dommage (*Droit Maritime Français* 2001.824). Enfin, dans un arrêt du 7 mai 2002, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence rejette le recours de l'assureur, au motif qu'en s'abstenant de communiquer une copie du contrat d'assurance, il ne rapportait pas la preuve du caractère contractuel de l'indemnité versée. Par ailleurs, la Cour écarte la lettre de subrogation dont l'assureur faisait état, au motif que, alors même qu'il était possible de rattacher la quittance subrogative à la police d'assurance, cette quittance ne portant aucune date, la concomitance de la subrogation et du paiement n'était pas établie (*Droit Maritime Français* 2002.830).

La sentence du 18 novembre 2002 contraste avec la rigueur dont font preuve les décisions citées ci-dessus. Lors d'un voyage de France aux Antilles effectué au mois de novembre 1997, le navire N. avait rencontré le mauvais temps. La pontée s'était alors dissociée, 61 conteneurs pris en charge par trois transporteurs maritimes tombant à la mer, et une vingtaine d'autres étant renversés sur le pont et endommagés. Le litige né du sinistre ayant été porté devant la Chambre Arbitrale Maritime de Paris par les assureurs qui avaient indemnisé les ayants droit à la marchandise, le tribunal arbitral a d'abord considéré que le transporteur était responsable pour les deux tiers du préjudice subi par chargeurs et destinataires. Contestant au fond leur responsabilité, les transporteurs arguaient en second lieu qu'en tout état de cause l'action intentée contre eux par les assureurs était irrecevable, soit que tel assureur ne fasse pas la preuve d'une subrogation, ou, s'il existait un acte de subrogation, que l'assureur concerné ne fasse pas la preuve d'un paiement, ou en tout cas d'un paiement effectué à la date exacte de la subrogation, étant de surcroît observé par les transporteurs que les polices d'assurance n'avaient pas été communiquées. Le tribunal arbitral a rejeté dans sa totalité l'argumentation ainsi présentée.

Dans la plupart des cas, l'action des assureurs était fondée sur un acte de subrogation qui portait la mention « *en tant que de besoin, le présent acte vaut également cession et transfert à ladite Compagnie d'assurances de tous nos droits, actions et recours de ce chef* ». Dans une telle situation, il est apparu au tribunal que les assureurs pouvaient se prévaloir de la *cession de créance* intervenue à leur bénéfice sans avoir à apporter quelque autre preuve que ce fût. Pour les autres cas, où la mention que la subrogation valait cession ne se retrouvait pas, le tribunal arbitral a soulevé d'office un moyen de pur droit, comme les dispositions de l'article 12 du Nouveau Code de procédure civile lui en

donnaient la faculté. Ce moyen était fondé sur les dispositions de l'article 172-29 du Code des assurances, texte énonçant que « *l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie* ». Le moyen ayant été communiqué aux parties, le tribunal a écarté les diverses objections présentées par les transporteurs.

Pour ceux-ci, l'application de l'article L. 172-29 supposait que trois conditions soient remplies : que l'assureur justifie de sa qualité d'assureur par la production de la police d'assurances l'investissant de cette qualité ; qu'il justifie de la réalité d'un règlement ; que l'indemnité ait été effectivement réglée. Mais, pour le tribunal, qu'il s'agisse de prouver l'existence d'un contrat d'assurance, ou de prouver le paiement effectué en vertu de ce contrat à l'ayant droit à la marchandise, il s'agissait de prouver des *faits*. Or, en droit français, la preuve d'un fait, surtout en matière commerciale, peut se faire par tous moyens. C'est dire qu'une telle preuve ressortit en définitive à l'*intime conviction du juge*. Et le tribunal a alors dit son intime conviction que chacun des paiements en cause avait été effectué sur le fondement d'un contrat d'assurance couvrant le risque concerné. On ne concevrait pas, en effet, qu'un assureur règle une indemnité d'assurance sans être tenu à paiement par une police, étant plus inconcevable encore que la police en jeu n'eût pas couvert les dommages subis par les ayants droit, dommages résultant dans la cause d'un risque maritime des plus classiques. Pareillement, c'était l'intime conviction du tribunal que les paiements invoqués avaient été effectués, la production par un assureur d'un acte de subrogation dans lequel il est expressément reconnu que le signataire a reçu de l'assureur telle somme précise, voire la production d'une dispache, apparaissant au tribunal comme emportant, au-delà de tout doute, preuve du paiement - sauf procédure d'inscription en faux.

La différence qui apparaît ici entre la jurisprudence des tribunaux de l'ordre judiciaire et celle de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris s'explique par le fondement contractuel de l'arbitrage, avec toutes les conséquences que la chose impose en droit français. C'est sur le fondement de l'accord des parties au contrat d'arbitrage conclu entre elles, qu'un tribunal arbitral est appelé à statuer. Or, en droit français, le contrat est dominé par la notion de *bonne foi*. L'article 1134 du Code civil, sans doute l'un des textes les plus importants de ce Code, le dit : « *les conventions doivent être exécutées de bonne foi* ». Et les tribunaux, après avoir longtemps quelque peu ignoré les dispositions de l'article 1134 du Code civil, accordent aujourd'hui une place de plus en plus grande à l'obligation de bonne foi. En arbitrage, cette obligation s'impose aux parties. Celles-ci, certes, conservent le droit d'utiliser tous les moyens et arguments que le droit met à leur disposition, mais, dans la défense de leurs légitimes intérêts, elles doivent faire preuve de la plus grande loyauté. Et le même principe de bonne foi s'impose aux arbitres, parce qu'il est à la source même de leur pouvoir.

Cela ne veut pas dire qu'un tribunal arbitral puisse ignorer les règles de droit, et statuer seulement sur le fondement de l'équité – ce qu'il ne peut faire, et encore avec une sage prudence, que s'il a été institué *amiable compositeur*. Mais cela signifie que, chaque fois que la chose est possible, un tribunal arbitral doit refuser toute lecture seulement technique, littérale, des règles juridiques. Il doit se garder d'entrer trop avant dans ce qu'un tribunal américain appelait un jour les *technicalities* du droit. Alors que pour telle ou telle raison - force de l'habitude, crainte de s'engager personnellement trop avant - une juridiction de l'ordre judiciaire peut hésiter à utiliser toutes les libertés que lui laisse la règle juridique - et ces libertés sont particulièrement importantes en droit français - un tribunal arbitral doit au contraire ne pas craindre de faire usage de ces libertés, chaque fois que la chose lui paraît propre à faire triompher le bon droit. Et c'est bien là la démarche qu'a suivie le tribunal arbitral dans la sentence ci-dessus évoquée.

C'est ainsi qu'ayant l'intime conviction du bon droit des assureurs, il n'a pas hésité à « rouvrir les débats », en soulevant d'office un moyen de pur droit (l'application à la cause des dispositions de l'article L. 172-29 du Code des assurances). Les tribunaux de l'ordre judiciaire peuvent aussi « rouvrir les débats », mais ils le font rarement. S'agissant d'apprécier les éléments de fait de la cause, parce que l'intime conviction du juge est, en droit français, un principe fondamental, chaque fois qu'il s'agit de se prononcer sur la preuve d'un fait, le tribunal a su dire son intime conviction que les ayants-droit à la marchandise étaient couverts par un contrat d'assurance, alors même que la copie de ce contrat n'avait pas été versée aux débats. Pareillement, s'agissant de dommages nés d'un événement de mer, le tribunal a dit son intime conviction qu'un tel risque ne pouvait pas ne pas être couvert par les contrats d'assurance invoqués par les assureurs. Enfin, eu égard à la qualité des assureurs parties au litige, il s'est – très justement – dit convaincu que les documents versés au débat (acte de subrogation ; dispache) établissaient, même en l'absence d'une quittance formelle, la preuve du paiement fait par les assureurs aux assurés, et par là justifiaient pleinement l'action des assureurs contre les transporteurs.

Il ne faut certainement pas exagérer la différence d'attitude dont témoigne la comparaison entre les décisions judiciaires et la sentence arbitrale ci-dessus analysées. Il n'y a pas de véritable « fossé culturel » entre la justice judiciaire et la justice arbitrale. La démarche suivie par le tribunal arbitral aurait pu être adoptée par une juridiction de l'ordre judiciaire, tribunal de commerce ou cour d'appel. Aussi bien, dans trois des quatre affaires « judiciaires » ici évoquées, le tribunal de commerce d'abord saisi avait-il déclaré recevable l'action des assureurs. Cela prouve bien que le juge, tout comme l'arbitre, peut apprécier à la lumière de sa seule intime conviction les éléments de fait d'une espèce. Il reste que, dans les exemples analysés, cela n'a pas été fait par les juges statuant en appel dont la décision clôturait le débat, alors que cela a été fait par une juridiction arbitrale. A chacun d'apprécier si, par là, cette juridiction n'a pas rendu meilleure justice.

Nouvelles du large

Revue de presse

Le gouvernement français donne le feu vert pour la création d'une taxe au tonnage.

Lloyd's List - 31 déc 2002

B. Anne défend son entreprise et les autres sociétés membres de l'IACS : «A l'armateur d'entretenir son navire».

Le Marin - 10 janv 2003

«Costs follow the event – But what is the event ?» Interventions de Mark Hamsher et Mark Morrison (Clifford Chance) lors de la récente réunion du Club de l'Arbitrage à Londres.

The Maritime Advocate – 13 jan 2003

«Les navires sont plus sûrs que les avions» affirme le Président de l'ABS.

Lloyd's List – 20 jan 2003

L'interdiction des pétroliers à simple coque peut conduire à la rupture rapide de l'approvisionnement des îles telles que : les Canaries, Madère, Jersey et Guernesey, les îles grecques, les Shetlands ...

Lloyd's List – 20 jan 2003

Un terroriste d'Al Quaida admet avoir joué un rôle dans l'attaque du Limburg

Lloyd's List – 21 jan 2003

Le London P&I Club accepte de mettre en place la garantie de 3 mio EUR nécessaire à la libération du Capitaine

La jurisprudence des tribunaux de l'ordre judiciaire et la jurisprudence arbitrale en matière d'action des assureurs facultés contre le transporteur – P. Bonassies (Suite et fin)

Y a-t-il un « fossé culturel » entre la justice judiciaire et la justice arbitrale ?



du Prestige

Tanker World – 6 fev 2003

Le Capitaine du Prestige libéré après 85 jours de prison.

Lloyd's List – 10 fev 2003

Polémique entre les présidents du Bimco et de l'agence de sécurité européenne au sujet des zones de refuge.

Lloyd's List – 12 fev 2003

Le Yemen propose de mettre en place une garantie contre les actes de terrorisme pouvant survenir dans ses eaux territoriales d'un montant de 150 mio USD.

Shipping Times – 12 fev 2003

Pour Metaleurop et le Prestige, la justice est aussi peu armée que face aux crimes et au terrorisme internationaux.

Le Monde – 18 fev 2003

Les pavillons de libre immatriculation ne peuvent pas être accusés de tous les maux.

Shipping Times – 19 fev 2003

Armateurs de France propose six pistes pour définir et élargir le concept de port refuge.

JMM – 28 fev 2003

Un pétrolier aframax double coque de seulement 7 ans d'âge, appartenant à un armateur européen, détenu 9 jours par les USCG près de Philadelphie afin de réparer de multiples 'cracks' découverts dans une citerne et ayant provoqué une fuite de cargaison dans la double coque.

Tanker World – 28 fev 2003

Françoise Odier : 37 années de droit maritime.

Le Marin – 28 fev 2003

D'après le président de l'ABS, la cause initiale du naufrage du Prestige ne sera

sans doute jamais connue.

Lloyd's List – 6 mars 2003

Prestige : l'enquête du BEA-Mer conclut à une «faiblesse structurelle» du pétrolier.

Le Monde – 6 mars 2003

Au cours de l'hiver le plus froid de ces 40 dernières années, le pétrolier Yevgeni Totov aborde par deux fois le roulis Bremen Saturn dans le golfe de Bothnie au large de la Finlande. Les pays riverains prévoient de mettre rapidement en place un système de règles communes pour la navigation en hiver dans la zone.

Lloyd's List – 7 mars 2003

La commission européenne a adopté une proposition visant à imposer des sanctions pénales aux responsables des pollutions par les navires.

Le Marin – 7 mars 2003

L'officier de quart philippin présent à la passerelle du Bow Eagle au moment de la collision avec le chalutier Cixtude, condamné en Norvège à 5 ans de prison.

TradeWinds – 14 mars 2003

- Commerce maritime : l'Europe se veut sans complaisance.

- Avec Malte et Chypre, l'UE devient la première marine marchande mondiale.

- «Le droit maritime n'est plus adapté aux réalités économiques de la mondialisation» affirme JP Quéneudec.

Le Monde 25 mars 2003

L'UE fixe à 2010 la fin des pétroliers à simple coque.

TradeWinds – 28 mars 2003

Le sénateur de Richemont a remis au Premier Ministre ses propositions pour « le développement du pavillon français et du cabotage maritime ».

Le Marin – 28 mars 2003

Avis d'expert : Conteneurs à la mer !

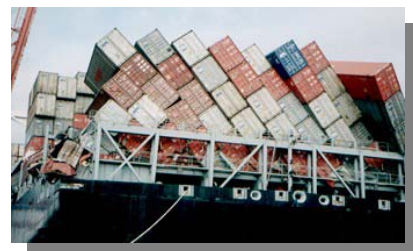
Jean-Yves Grondin, Arbitre

Selon l'organisation AMRIE¹, il pourrait y avoir jusqu'à 10.000 conteneurs tombant à la mer chaque année². Si l'on considère qu'un conteneur flotte en moyenne 3 mois avant de couler, cela signifie qu'environ 2.500 conteneurs se trouveraient à la mer en même temps.

D'autre part, les statistiques de l'année 2000 révélées par le UK P&I Club, la plus importante mutuelle d'assurances maritimes du monde, montrent que 11% des litiges générés par ce type de transport avaient pour origine la chute à la mer de conteneurs.

De son côté, un représentant de la société Scaletronic, spécialisée dans les équipements de pesage, affirme que 18% des conteneurs sont en surcharge de plus de 6 tonnes par rapport à leur poids déclaré, tandis que 15% ont un centre de gravité décalé d'au moins 10%³.

L'étude de ces chiffres ne peut que confirmer ce que chacun pouvait subodorer intuitivement, le transport de conteneurs est générateur de multiples problèmes d'arrimage et de saisissage et les résultats de l'étude conduite en 2001 sur 1.072 navires par les administrations des pays signataires du Memorandum de Paris (Paris MOU) pointant un certain nombre de déficiences⁴ sont éloquents :



«Les conteneurs perdus à la mer représentent un danger croissant pour la navigation.»

- dans 31 % des cas, la qualité des équipements de saisissage était de moyenne à médiocre, particulièrement ce sont les verrous (twistlocks) qui furent jugés de qualité très médiocre,
- dans 10% des cas, soit le plan de saisissage utilisé par les navires n'était pas conforme aux dispositions du manuel d'assujettissement (CSM-Cargo Securing Manual) ou bien les conteneurs n'étaient pas saisis selon les recommandations du CSM,
- dans 1% des cas, les navires n'avaient pas à bord de CSM.

Pour compléter ces réalités statistiques, il convient également de noter que le Centre Océanographique de l'Université de Southampton a publié le résultat d'observations indiquant que la hauteur des vagues dans l'Atlantique et le Pacifique Nord a doublé durant les 30 dernières années⁵.

Il ne paraît pas inintéressant de relever les principales déficiences qui affectent, en premier lieu, les navires qui ne sont pas des porte-conteneurs intégraux.

Poids des piles de conteneurs excessif et hauteur trop importante.

Cette pratique expose les conteneurs les plus bas à des phénomènes de compression importants, augmentés par les mouvements du navire (tangage et roulis). Une telle anomalie survient quand le bord n'est pas à même de calculer avec précision les forces qui s'exercent sur l'ensemble du chargement en pontée. Au final, l'effondrement d'une pile peut survenir lorsqu'il y a dépassement du nombre de plans admis et poids excessif des piles, non conformes aux recommandations de la société de classification ou du constructeur.

Conteneurs en haut de piles d'un poids significativement supérieur à ceux placés en dessous.

Dans un monde idéal, quand de tels problèmes surviennent dans certains ports et avec certains chargeurs, le bord devrait pouvoir faire exécuter des expertises de poids aléatoires permettant de combattre cette tendance nuisible à la sécurité.

Chargement de conteneurs non standardisés

Le mélange de conteneurs de tailles et de hauteurs différentes empêche un saisissage adéquat et en conformité avec le manuel d'assujettissement : impossibilité de mettre en place les cônes de gerbage (stacking cones) et les verrous double (bridge fitting).

Dispositif d'arrimage défectueux

Très souvent, la cause première de la rupture d'arrimage réside dans une déficience du dispositif lui-même qui subit immanquablement un traitement plutôt brutal à la mer. Il peut en résulter des fractures, cassures, fatigues du métal, usures excessives, déformations et autres dommages, apparents ou pas. La rouille se formera rapidement du fait de l'exposition au salin et la corrosion en résultant accélérera le processus d'affaiblissement de l'ensemble. La simple usure peut

affecter les verrous (twistlocks) et les embases dans lesquels ils s'emboîtent. Concernant ces matériels, les lèvres sont parfois si usées que les verrous peuvent quasiment se déconnecter ou avoir une zone de contact si faible que le trop grand jeu entre les pièces permet aux conteneurs de bouger. Quand une telle impulsion est donnée, il en résulte une surcharge excessive et tous les autres dispositifs d'arrimage peuvent se révéler rapidement défaillants. Des défauts purement mécaniques proviennent parfois d'une erreur de fabrication, mais sont le plus souvent le résultat de l'utilisation de matériels au rabais.

Dispositif d'arrimage hétérogène

Le manque de standardisation et la multiplication des matériels de différentes origines rendent difficile l'utilisation d'équipements qui sont souvent conçus pour fonctionner uniquement entre modèles de la même marque. Un exemple est celui des verrous d'une marque, incompatible avec les embases d'une autre. Un autre exemple est celui de l'usage indifférencié de verrous avec fermeture à gauche et à droite, empêchant ainsi de savoir, d'un seul coup d'œil, s'ils sont tous en position fermée (ou ouverte...). Évidemment, de telles pratiques sont dangereuses.

Plan de chargement incorrect

Une autre cause de la rupture de l'arrimage réside dans l'élaboration fautive du plan de chargement, quand, par exemple, 2 conteneurs de 20' sont chargés sur un conteneur de 40'. La plupart des conteneurs sont construits pour reposer sur quatre coins renforcés, et chacun peut comprendre qu'un conteneur de 40', n'a pas de dispositif en son milieu pouvant supporter le poids de 2 conteneurs de 20' qui ne reposent alors que sur les coins avant et arrière. Le toit et les montants longitudinaux d'un conteneur de 40' ne sont pas conçus pour supporter de tels poids et l'affaissement (au moins partiel) des montants longitudinaux est souvent le résultat de cette pratique. Cela peut conduire à l'effondrement d'une pile et à la rupture de l'arrimage. Lorsque des conteneurs voisinent avec des marchandises non conteneurisées, on enregistre aussi des avaries, principalement parce que les conteneurs agissent alors souvent comme un mur de soutien. Enfin, l'arrimage à l'intérieur du conteneur est au moins aussi important que l'arrimage des conteneurs sur le navire et si le contenu se déplace, cela affectera le dispositif de saisissage d'une manière ou d'une autre.

Stabilité

Les conteneurs en pontée, à la différence de ceux chargés en cale, subissent généralement des efforts transversaux plus importants. La stabilité est alors un élément important, en relation avec le poids des conteneurs. Le poids déclaré (ou estimé) d'un conteneur étant souvent moindre que son poids réel. Le total de la différence des poids peut signifier que le module de stabilité (r-a) réel est largement inférieur à celui calculé au départ du voyage. Une diminution du module de stabilité peut encore survenir pendant le voyage (consommation de soutes, paquets de mer sur les

Conteneurs à la mer !**J.-Y. Grondin**

(Suite et fin)

“Outre le mauvais temps, l'état et l'utilisation du matériel et son mauvais entretien ainsi que l'erreur humaine sont les causes majeures des accidents.”

ponts jusqu'à ce que le risque de perte de stabilité et de chavirage soit proche. Une stabilité réduite peut avoir un effet désastreux sur l'arrimage et le saisissage du fait de l'augmentation importante des forces en action. D'un autre côté, un module de stabilité trop important peut conduire à un roulis rapide et brutal conduisant également à l'exercice de forces considérables et souvent soudaines sur l'arrimage et le saisissage.

Effet du vent

En cas de mauvais temps, les conteneurs en abord, ainsi que tous ceux qui peuvent être partiellement exposés, subissent les effets du vent. Ces effets dépendent de la direction et de la force du vent. Dans des conditions de gros mauvais temps, le vent agissant sur la surface d'un seul conteneur de 40' exerce une force transversale pouvant aller jusqu'à 3,6 tonnes. Ces forces étant cumulatives, la force transversale induite sur une baie de 5 conteneurs de haut peut donc s'élever à 18 tonnes (cela sans compter les forces additionnelles s'exerçant du fait du roulis et du tangage).

Chacun a pu comprendre que de nombreuses raisons existent qui, prises une à une ou combinées, peuvent provoquer des ruptures d'arrimage et la liste qui précède n'est pas limitative, d'autres circonstances et manquements pouvant conduire à des incidents et accidents. Pour la plupart des navires les dispositifs d'arrimage et de saisissage sont calculés et approuvés par une société de classification et les incidents surviennent le plus souvent lorsque les prescriptions de la société de classification ne sont pas respectées. En termes de responsabilité pour dommages ou perte de marchandises, la défense fondée sur le vice caché⁶ ou la force majeure⁷ est souvent illusoire.

Même si, dans de nombreux cas, les incidents surviennent dans du mauvais temps, la conclusion s'impose souvent que les causes principales se trouvent à la fois dans l'utilisation d'un matériel inadapté, ou dans un défaut d'entretien de ce matériel ou dans l'erreur humaine.

¹ "Alliance of Maritime Regional Interests in Europe", groupe formé à l'initiative d'un certain nombre de membres du Parlement Européen

² "Rogue containers present a growing safety problem" in Lloyd's List 15-7-2002

³ ibid.

⁴ "Campaign highlights poor quality of lashing materials" (www.parismou.org/whatsnew/2001-0911.html)

⁵ "Sea reaching new heights so that careful masters can waive the rules" in Lloyd's List 11-12-2001

⁶ Convention de Bruxelles 1924 - Article IV 2(p)

⁷ Convention de Bruxelles 1924 - Article IV 2(c)

**Nouvelles du large****Le web maritime****L'accident du « Prestige » et la pollution par les hydrocarbures**

= Le Ministère des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : = FIPOL (IOPC), le fonctionnement de l'organisation :

<http://www.equipement.gouv.fr/Prestige/home.html>

http://www.iopcfund.org/npdf/brochure_2002fr.pdf

= *** Les commentaires détaillés de l'ABS (en anglais)*** :

= La position et les commentaires de l'Union Européenne :

<http://www.eagle.org/news/press/dec2-2002.html>

http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/newsletter/nlSEPrestige-2002-11-20_en.html

= Texte en français des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages dus à la pollution des hydrocarbures :

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/prestige/com2002-681_final_fr.pdf

<http://www.iopcfund.org/npdf/textofconventions-fr.pdf>

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2002/com2002_0780en01.pdf

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou
75002 Paris

Tel : 01 42 96 40 41
Fax : 01 42 96 40 42

Secrétariat de la
Chambre :

[contact@arbitrage-
maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la
Chambre :

[editeur@arbitrage-
maritime.org](mailto:editeur@arbitrage-maritime.org)



Rejoignez-nous sur
notre site Web !

[www.arbitrage-
maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)



= Convention des Nations Unies sur le
droit de la mer :

<http://www.un.org/french/law/los/index.htm>

= Communiqué des Armateurs de France

<http://www.armateursdefrance.org/newspdf/Prestige-19-11-02.pdf>

= Communiqué commun d'Intertanko et
du Bimco (en anglais) :

<http://www.intertanko.com/artikkel.asp?id=4952>

= Marine Nationale, le 'Plan Biscaye' :

<http://www.defense.gouv.fr/marine/actu/prestige/index.htm>

= Le Cedre :

<http://www.le-cedre.fr/fr/prestige/index.htm?num=401>

= Les opérations du «Nautile» :

<http://www.ifremer.fr/envlit/prestige/nautile.htm>

= Cartes quotidiennes de prévisions des
courants :

<http://www.mercator.com/fr/html/marenoire/index.html>

L'actualité de la Chambre

Au 1^{er} janvier 2003, la liste des arbitres
de la Chambre comportait 64 arbitres en
activité, répartis comme suit :

- 29 praticiens du commerce
maritime (armateurs, affréteurs,
courtiers d'affrètement etc...)
- 25 juristes (professeurs de droit
maritime, juristes d'entreprise
d'armement et d'assurance,
magistrats, avocats etc...)
- 10 techniciens (ingénieur du
GM, experts maritimes, ex-
officiers de la MM)

Parmi ces arbitres, six sont étrangers,
dont deux membres de la "London
Maritime Arbitration Association" (LMAA)
et un de la "Society of Maritime
Arbitrators Inc" (SMA).

Les arbitres honoraires étaient au
nombre de 27, parmi lesquels Jean-
Claude BUHLER qui a sollicité
récemment son admission à l'honorariat,
alors qu'il figurait sur la liste des arbitres
de la Chambre depuis sa création en
1966. Qu'il soit ici remercié pour les
services qu'il a rendus et le soutien qu'il
continue d'apporter à la Chambre.

Notre organisation

La Chambre offre aux opérateurs du
commerce maritime international pour la
solution de leurs éventuels litiges :

- une organisation et un
Règlement qui ont fait leur
preuve,
- une liste d'arbitres indépendants
et expérimentés du fait de leur
activité professionnelles
(praticiens du commerce,
juristes ou techniciens),

Rappelons que, parmi les nouveaux
arbitres promus lors de la dernière
Assemblée Générale, figure M. Maurice
MARTY, Président de la Chambre de
1994 à 2002, qui a laissé sa place à M.
François ARRADON.

**Une réunion des arbitres est prévue le
4 juin 2003 après midi**, après la tenue
du Conseil d'Administration et de
l'Assemblée Générale qui aura lieu dans
la matinée. Divers thèmes d'actualité
seront abordés et notamment les
difficultés procédurales auxquelles les
collèges arbitraux sont de plus en plus
confrontés.

Cette réunion sera suivie dans la soirée
par le traditionnel dîner des arbitres.

C'est avec une grande tristesse que nous
avons appris le décès d'Alain FULDA,
arbitre depuis la création de la Chambre
en 1966, et qui a été pendant de
nombreuses années membre titulaire du
Comité. Nous garderons de lui le
souvenir d'un homme extrêmement actif,
perspicace et généreux, d'une grande
courtoisie, entièrement dévoué aux
intérêts de notre institution.

- une procédure simple et rapide
pour un coût raisonnable.

La Chambre met également à la dispo-
sition des parties :

- un Secrétariat permanent chargé
de suivre la procédure,
- des salles d'audience d'accès
facile situées dans le centre de
Paris.

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.