



Dans ce numéro de la Gazette :

L'éditorial de
F. Arradon
(p.1)

Les sentences
récentes (p.1)

Avarie commune,
quelques problèmes
actuels (p.2)
P.Latron

Sur le web : De
quelques sites sur
l'avarie commune
(p.5)

Le ship-planner
(p.5)
M.Le Luyer

Revue de presse
(p.7)

L'actualité de la
Chambre (p.8)



« *Summus jus,
summa injuria* »

Vues sur mer : Arbitrage et solution équitable.



Editorial par François Arradon – Président de la CAMP

Il arrive de temps à autre que le Comité, en application de l'article XIX du règlement, suggère aux arbitres de modifier le passage de leur sentence où ils emploient une formule du genre «*il apparaît aux arbitres équitable de...*».

Cette observation a pour but d'éviter qu'il puisse être considéré à tort qu'ils se sont investis d'un pouvoir d'amiable composition que les parties ne leur ont pas donné ou qu'ils ont décidé de statuer en équité alors qu'ils ont l'obligation de motiver leur sentence en droit. Comme chacun sait, la sanction de cette attitude pourrait conduire à l'annulation de la sentence.

Et pourtant... Dans la plupart des cas, la décision des arbitres, loin d'être critiquable, est fort judicieuse et correspond à l'esprit de l'arbitrage. En effet, le souci premier des arbitres est de se replacer dans le cadre des accords contractuels et donc de la volonté des parties et de dégager la solution la plus conforme à l'exécution loyale des obligations souscrites. Il est louable que l'arbitre adopte notamment dans la fixation du préjudice, la solution qui lui paraît la plus équitable, lorsque le montant exact du préjudice est difficile à établir et que les responsabilités sont parfois partagées entre les parties ou pour le dire autrement la solution la plus satisfaisante eu égard aux accords signés. Il ne s'agit pas d'écarter les stipulations contractuelles, mais au contraire de leur donner tout leur sens. Bien évidemment, cette solution ne peut être choisie au doigt mouillé, mais doit être justifiée par la connaissance qu'ont les arbitres des pratiques commerciales. C'est là leur avantage sur le juge, c'est aussi la raison pour laquelle les parties ont recours à l'arbitrage.

L'observation prudente du Comité consiste tout simplement à leur rappeler qu'il suffit de le mentionner clairement dans la sentence qui est alors parfaitement motivée en droit comme le dit très clairement, à propos de l'arbitrage international, l'article 1496 alinéa 2 : «*Il (l'arbitre) tient compte dans tous les cas des usages du commerce*».

Les sentences récentes

N° 1109 (second degré) : Incendie – Avarie commune non déclarée

Après un incendie et son extinction par eau de mer, une cargaison de papier est endommagée. Bien que l'armateur n'ait pas déclaré le navire en avarie commune, les arbitres décident de se référer aux usages du commerce et donc d'appliquer les Règles d'York et d'Anvers pour définir le montant de l'indemnisation qu'un dispatcheur aurait pu déterminer.

N°1110 (second degré) : Affrètement d'espace – Avarie dans un conteneur réfrigéré

Dans un affrètement d'espace l'affréteur a la charge de la preuve d'un manquement du fréteur à ses obligations. Or il ne peut prouver la rupture de la chaîne du froid pendant le transport maritime. Les arbitres retiennent cependant une responsabilité conjointe, le fréteur ayant manqué de diligence dans la conduite et le maintien en bon état de fonctionnement du conteneur.

Les sentences récentes (suite et fin)

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/Sresume.htm>

Abstracts of awards

Should you click **HERE** (or follow the link below), you will be able to download abstracts of awards translated into English

En cliquant **ICI** (ou en suivant le lien ci-dessous), vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG8.pdf>



M/T Abeille Bourbon

N°1111 : c/p "Synacomex" - Port/poste sûr

En cas de mauvais temps, les autorités portuaires doivent mettre tous moyens à disposition du navire pour que le port/poste reste sûr. Néanmoins le Capitaine a une obligation de diligence et le fait qu'il ne dispose pas d'aussières en nombre suffisant pour doubler l'amarrage et qu'il n'ait pas quitté le quai comme il en avait eu l'intention et que rien ne l'en empêchait, engage la responsabilité de l'armateur pour les dommages au navire qui en résultent. L'arbitre unique a rejeté l'argumentation de l'affrèteur qui prétendait que la Convention de Bruxelles incorporée rendait sans effet la clause de "port sûr", la Convention ne gouvernant pas les rapports frêteur/affrèteur qui restent du domaine de la c/p.

N°1112 : Connaissances sans réserve

Quand la charte-partie prévoit l'émission de connaissances "clean on board" le Capitaine a le droit de faire décharger, ou refuser, toute marchandise douteuse. Il doit néanmoins le faire rapidement et avec discernement, sinon sa responsabilité pour le temps perdu et les frais supplémentaires est engagée.

N°1114 (second degré) : Mise à disposition de l'affrèteur des grues du bord

L'affrèteur qui utilise les grues du

navire a l'obligation de ne pas causer d'avaries au navire.

L'Armateur encourt cependant une part de responsabilité en cas de comportement fautif, en l'espèce ne pas avoir signalé au manutentionnaire que les sécurités de la grue étaient désactivées et ne pas avoir remis le mode d'emploi, comme le code ISM lui en fait obligation.

N°1115 : c/p "Barecon" - Défaut de paiement du loyer

Un affrèteur défaillant dans le paiement des loyers et qui, de plus, a une conduite frauduleuse en ne dévoilant pas la position géographique des navires après résiliation légitime de leur charte-partie, doit régler non seulement la totalité des loyers restés impayés mais également les pénalités prévues par la loi applicable en cas de retard à la restitution (en l'occurrence la loi algérienne).

N°1116 : c/p "Synacomex" - Non présentation du navire - Manquants

La saisie d'un navire en garantie en cas d'avaries aux marchandises ne peut être assimilée au fait du Prince et ne dispense pas l'armateur de se présenter au port de chargement du voyage suivant.

Si la charte-partie prévoit que les manutentionnaires sont les préposés du Capitaine (Master's servants), l'Armateur est responsable des avaries et manquants dus à une mauvaise manutention.

L'avarie commune, quelques problèmes actuels.

Pierre Latron, Arbitre maritime - Président honoraire de l'Association française du droit maritime.

Que l'institution soit la plus ancienne du droit maritime, mise en place par les Phéniciens et les Carthaginois qui ont pendant un temps dominé le commerce maritime en Méditerranée, structurée par les Grecs et les Romains, codifiée par Byzance sous Justinien, connue pendant des siècles sous le titre de «*lex Rhodia de jactu*», aucun historien du droit n'en conteste l'affirmation. Qu'elle soit toujours utilisée de nos jours, en dépit des critiques dont elle est parfois l'objet, cela relève du défi, un tel particularisme juridique n'ayant plus sa raison d'être pensent aussi certains, face à l'uniformisation annoncée du droit des transports. Et pourtant les tribunaux et les instituts d'arbitrage ont encore à connaître de litiges portant sur l'avarie commune, ce qui tendrait à montrer qu'elle est toujours utilisée et bien vivante.

L'avarie commune, quelques problèmes actuels. (suite)

Notre Chambre Arbitrale vient de traiter d'un dossier qui met en évidence divers problèmes auxquels la déclaration d'avarie commune est aujourd'hui confrontée. L'affaire en cause a fait l'objet d'une sentence rendue au second degré. C'est à partir de celle-ci que la présente note est rédigée. Les faits sont simples et classiques. Le navire est exploité sur une ligne régulière entre les ports du Brésil et ceux de l'Afrique de l'Ouest. Le transporteur maritime - dont l'identité est différente de celle du propriétaire du navire - a pris en charge deux lots de palettes contenant des paquets de carton de bristol, destinés à deux acheteurs ivoiriens. Ces deux expéditions ont fait l'objet de deux connaissements rédigés en termes comparables. Etant acheteurs aux conditions d'une vente C.& F., chacun des deux importateurs a souscrit lui-même l'assurance de ses marchandises contre les risques de transport auprès du même assureur installé à Abidjan.

Pendant le voyage maritime, en haute mer, un incendie est survenu dans la cale où se trouvaient arrimées les marchandises pour Abidjan. Le feu a pu être maîtrisé par les moyens du bord. Dans son rapport, le capitaine souligne l'existence de dommages à la cargaison imputables au feu, à la fumée et aux mesures d'extinction par l'eau prises à son initiative. A destination et après expertise des lots de carton, l'assureur indemnisa chacun des assurés pour les avaries dûment constatées et dont le paiement est attesté par deux actes de subrogation émis en sa faveur et assortis d'une cession de droits.

L'assureur subrogé et bénéficiaire des droits des assurés, tenta dans un premier temps de négocier avec le transporteur l'indemnisation qu'il estimait lui être due. Sans réponse satisfaisante de celui-ci, il fit procéder à la saisie conservatoire du navire et en échange de la mainlevée de cette mesure, il se fit remettre une «lettre de garantie» par le Club de protection du propriétaire du navire dont les dispositions essentielles sont:

- une clause compromissoire attribuant compétence à la Chambre arbitrale,
- l'engagement du Club d'exécuter toutes condamnations qui seraient prononcées de façon définitive par une sentence arbitrale rendue contre «les propriétaires du navire, leurs préposés ou leurs représentants».

Tel est le point de départ de la procédure d'arbitrage.

La demande principale de l'assureur est articulée sur le moyen suivant : le transporteur aurait dû prendre l'initiative d'une procédure d'avarie commune, à la suite de l'incendie survenu à bord. Cette procédure n'a pas été engagée, au préjudice des marchandises sacrifiées, bien que consécutive aux mesures conservatoires prises par le capitaine dans l'intérêt commun de l'expédition maritime. Par son abstention, le transporteur a privé la cargaison sacrifiée de la légitime indemnisation dont elle aurait dû bénéficier dans le cadre d'un règlement d'avarie commune qui n'a jamais été établi.

A l'appui de ce moyen, il est fait référence à un arrêt de la Cour de Cassation (ch. com.) du 29 mai 2001 concernant le navire «Neptune Amazonite» et qui rejette le pourvoi introduit contre un arrêt de la Cour de Rouen, dans les termes qui suivent :

A la suite d'un incendie survenu pendant le voyage maritime, ayant entraîné la destruction de marchandises à la suite de l'acte volontaire du capitaine consistant à faire inonder la cale pour éviter la propagation du feu, c'est à bon droit que la cour d'appel a retenu que le transporteur maritime, émetteur des connaissements et dont le capitaine est le préposé aurait dû déclarer le navire en avarie commune .

On soulignera que la Cour de Cassation affirme « ex cathedra » sans pour autant expliquer sa décision.

Dans l'instance arbitrale, les défendeurs (propriétaire du navire, transporteur, capitaine) ont présenté de nombreux moyens auxquels les arbitres ont du répondre point par point pour motiver leur décision. Il convient de les reprendre.

Un débat s'est d'abord engagé autour de la compétence de la Chambre arbitrale. La clause compromissoire mentionnait expressément qu'elle était opposable aux «*owners of the vessel, their servants or agents in connection with the claim*», mais ne mentionnait pas formellement le transporteur (*the carrier*), émetteur des connaissements en application desquels le transport avait été exécuté. C'est une clause du connaissement qui a permis d'évacuer la difficulté. Elle se lit comme suit : «*carriers means the entity indicated on the face of this bill of lading and in so far carriage by sea is concerned, the registered owners of the vessel*». Cette disposition du connaissement a permis d'attirer dans l'instance aux cotés du propriétaire du navire et du capitaine (en tant que préposé et représentant de l'armateur), le transporteur, émetteur des connaissements avec lequel les destinataires ivoiriens avaient un lien contractuel, dès lors que la clause du connaissement englobait sous le même mot de «*carrier*» non seulement le transporteur, mais aussi le propriétaire du navire. Ainsi se trouvait réglé le délicat problème de l'*identity of the carrier* qui fait souvent les «délices» des Cours anglo-saxonnes dont les solutions sont parfois plus empiriques que juridiques.

La compétence étant bien établie, le collège arbitral devait répondre à la demande principale de l'assureur ayant elle-même pour fondement juridique une demande d'admission en avarie commune pour la destruction volontaire des cartons de bristol résultant des mesures d'extinction décidées par le capitaine et prises dans l'intérêt commun de l'expédition maritime. L'assureur subrogé faisait grief au transporteur de ne pas avoir fait procéder à l'établissement d'un règlement d'avarie commune qui aurait permis à la marchandise ainsi détruite de recevoir une légitime indemnisation .

L'avarie commune, quelques problèmes. (suite et fin)

Le collège arbitral a fait droit à cette demande dans les termes du raisonnement suivant :

1.- En matière de commerce international, les parties sont libres, dans leur choix, du droit applicable aux contrats qui les lient. La prééminence du contrat, dans les relations internationales, est affirmée par l'art. 1496 du NCPC qui demande aux arbitres de trancher le litige «conformément aux règles de droit que les parties ont choisies». En outre, les arbitres doivent tenir compte «dans tous les cas des usages du commerce». Le collège arbitral a ainsi appliqué les dispositions contractuelles du connaissement devenues la loi des parties, complétées par les usages du commerce.

Constatant que l'action du demandeur tend à obtenir l'indemnisation résultant des Règles d'York et d'Anvers expressément mentionnées dans les connaissements émis et entrées dans les usages du commerce maritime depuis de nombreuses décennies, le tribunal arbitral en a fait application, en tant que loi contractuelle choisie par les parties au contrat de transport et en tant que l'expression d'un usage reconnu du commerce.

Se posant alors la question de savoir si, en l'espèce, l'événement survenu pendant le voyage maritime était constitutif d'un acte d'avarie commune tel qu'il est défini dans la Règle des Règles d'York et d'Anvers, les arbitres ont souligné que les faits (mesures d'extinction de l'incendie prises volontairement par le capitaine) auraient dû donner lieu de la part du transporteur à l'ouverture d'une procédure d'avarie commune. Or celle-ci n'a jamais été mise en œuvre. Les arbitres ont ici relevé que si pour des raisons financières ou commerciales, le transporteur ne souhaitait pas ouvrir une procédure d'avarie commune - alors que les Règles d'York et d'Anvers devaient trouver matière à s'appliquer - il lui appartenait de mettre en œuvre d'autres procédures, moins contraignantes commercialement, pour indemniser les marchandises sacrifiées et par exemple d'exploiter les possibilités de garanties proposées par l'assurance maritime, telle que la clause d'absorption insérée dans les polices sur corps de navire de mer et souscrite de façon habituelle.

2.- A ce stade la sanction devait être énoncée. Elle a été formulée comme suit : le transporteur en agissant comme il a été fait, a privé la cargaison sacrifiée du bénéfice d'admissions que seul un règlement d'avarie commune aurait pu lui reconnaître ; il en doit réparation pour manquement à une obligation contractuelle, dès lors que le connaissement mentionne formellement que les Règles d'York et d'Anvers sont applicables en cas d'acte d'avarie commune décidé par le capitaine, face au danger susceptible de mettre en péril l'ensemble des biens engagés dans l'aventure maritime commune.

Les arbitres se trouvaient alors confrontés à l'alternative suivante:

-Fallait-il condamner le transporteur à mettre en œuvre une procédure d'avarie commune impliquant l'établissement d'un règlement d'avarie commune permettant de déterminer les admissions au crédit de la cargaison détruite par les mesures d'extinction ? Cette voie est apparue sans issue aux arbitres dans la mesure où aucune

disposition n'avait été prise par le transporteur lors de la livraison de la cargaison. Tous les ingrédients comptables manquaient : aucune contribution provisoire, aucun engagement ou garantie d'avarie commune n'avait été exigé des destinataires, situation rendant impossible d'établir la masse contributive de la cargaison ; sans omettre également de constater que cinq années s'étaient écoulées depuis la fin de l'aventure maritime commune.

- Relevant que les parties elles-mêmes, dans leurs mémoires et conclusions, reconnaissaient l'impossibilité, après un tel délai écoulé, de dresser un règlement d'avarie commune, les arbitres - soulignant à nouveau le manquement du transporteur à une obligation contractuelle insérée dans le connaissement - ont décidé que la demande ne pouvait que se résoudre par le versement de dommages-intérêts au profit de l'assureur subrogé dans les droits des destinataires des marchandises volontairement sacrifiées.

Ceux-ci ont été fixés en tenant compte de la répartition qu'un dispatcheur aurait pu arbitrer entre les dommages admissibles et ceux qui demeurent des «avaries particulières», sachant : que la Règle III n'autorise l'admission en avarie commune que des seuls dommages causés par les mesures d'extinction, laissant en dehors du classement les dommages résultant de la chaleur et de la fumée.

Deux problèmes subsidiaires ont été abordés également. Les Règles d'York et d'Anvers de 1974-1990 qui s'appliquaient ne contenant aucune disposition relative à la prescription, il a été fait usage, à titre supplétif de la loi française (art. 40 de loi du 7 Juillet 1967 instituant une prescription de cinq ans). On relèvera que les nouvelles Règles adoptées à Vancouver en 2004 comportent dorénavant une disposition relative à la prescription (Règle XXIII). Par ailleurs, le demandeur revendiquait l'application de la Règle XXI allouant un intérêt de 7 %. La sentence ne lui a accordé que le taux légal. On soulignera que les Règles de 2004 ont mis fin à cette disposition, en prévoyant que «chaque année, l'Assemblée du CMI fixera le taux de l'intérêt», en s'inspirant des taux pratiqués par les grandes places financières.

Faisons un retour vers les Carthaginois, évoqués en commençant. Gustave Flaubert, dans son roman historique «Salammbô», fait dire à l'intendant d'Hamilcar, rendant compte à son maître de la gestion de la flotte: «Quant aux navires nolisés en commun, comme il a fallu souvent jeter les cargaisons à la mer, on a réparti les pertes inégales par têtes d'associés». Grâce au grand écrivain normand, l'avarie commune est ainsi entrée dans la littérature française, ce qui peut l'assurer aussi d'une certaine pérennité. Il est souhaitable que le droit maritime privé conserve quelques spécificités de caractère international.

Nouvelles du large

Les pendules à l'heure : M. J.P. HUCHET, ancien vice-président de CMA CGM (voir Gazette N°3) publie "Les pendules à l'heure" chez MARINES Editions -13 Rue de Breil, 35063 Rennes Cedex - (prix 15 €).

L'auteur fait une analyse fine et pertinente des problèmes qui agitent le microcosme maritime français (le RIF, les ports, les autoroutes de la mer etc...). Son bon sens maritime tord le cou à certaines idées reçues.

Le web maritime

Choix de sites, non exhaustif, sur l'avarie commune

Définition et histoire

=<http://www.cesam.fr/fr/general/generalaverage.html>

=http://www.navlaw.com/articles/v1/9006_28.htm

Commentaires

=<http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/publicat/parentho.doc>

=http://junon.u-3mrs.fr/ad210w00/revue/01_4tex.rtf

=<http://www.waltonsandmorse.com/resources/bulletins/genavg/>

CMI (1)Vancouver 2004

<http://www.comitemaritime.org/cmidoocs/year.html>

(2)Documents (pages 188 à 205 et 363 à 385)

<http://www.comitemaritime.org/year/2004/pdf/files/YBK04-1.pdf>

RYA (1890 – 1924 – 1950 – 1974 – 1994)

<http://www.fortunes-de-mer.com/rubriques/legislation/internationale.htm>

La position de l'**IUMI** (Congrès de Singapour)

<http://www.iumi.com/>

(1) GA - Setting the scene

=<http://www.iumi.com/conferences/2004>

[Singapore/1409/BenBrowne.pps](http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/BenBrowne.pps)

=<http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/BenBrowne.rtf>

(2) GA - The Vancouver conference

=<http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/BentNielsen.pps>

=http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/BentNielsen_VancouverConference.doc

(3) GA - Comparison Rules 1994/2004

http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/BentNielsen_Comparison.doc

(4) GA - Implications on cargo and hull insurance

<http://www.iumi.com/conferences/2004/Singapore/1409/NicholasGooding.pps>

Jurisprudence récente (1) Droit français

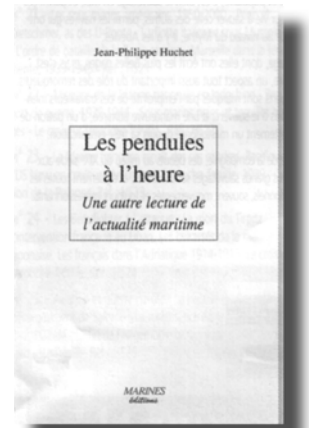
<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/avariecommune.pdf>

(2) Droit anglo-saxon

=<http://wittylink.com/18689>

=<http://www.waltonsandmorse.com/resources/decisions/moraaxa/>

=<http://www.admiraltylawguide.com/circuit/5thfolger.html>



M/V Nicolas Delmas

Le ship-planner

Michel Le Luyer

Arbitre maritime, Directeur des affrètements Delmas SAS

La véritable révolution engendrée par le développement de la conteneurisation dans le transport maritime et l'accroissement des échanges commerciaux par mer ont apporté de nombreuses innovations techniques dans le déplacement des marchandises et engendré des modifications importantes dans l'organisation du travail au sein des compagnies de ligne régulière ainsi qu'à bord des navires.

Cette révolution a tout d'abord standardisé une part de plus en plus importante des volumes transportés dans des conteneurs de deux types différant par leur longueur hors-tout : les 20 pieds et les 40 pieds (l'origine états-unienne de ce mode de transport de marchandises a fixé l'usage de cette unité de mesure) D'autres tailles de conteneur existent, mais dans des proportions modestes, surtout dans le maritime.

Avantages et effets pratiques de la conteneurisation du transport maritime

Cette standardisation des unités de charge assurant une protection des marchandises stockées à l'intérieur des conteneurs bien meilleure que le transport conventionnel non conteneurisé, a eu pour résultat de standardiser aussi les moyens de manutention portuaire, devenus ainsi plus performants et plus rapides, d'interconnecter également les lignes maritimes entre elles ou avec d'autres services de transport terrestre, en développant les transbordements via les terre-pleins portuaires. Elle a enfin favorisé la multiplication des partenariats entre opérateurs concurrents.

Une nouvelle fonction est apparue avec le développement des flottes de porte-conteneurs : le «ship-planner» qui coordonne la gestion des opérations des navires



**Les navires d'autrefois :
appontage d'un
Dauphin d'Héli-Union
sur le «M/V Pearl Fish»
en rade de Pointe Noire
vers 1986**

Le récent rapport du Sénat sur «**l'action de l'Etat en mer**», peut-être consulté en cliquant **ICI** ou en suivant le lien ci-dessous :

<http://www.senat.fr/rap/r04-418/r04-418.html>

Règles d'interprétation des staries sous charte-partie au voyage (Laytime definitions)

Sur la suggestion de J-S Rohart (Président du CMI) et sous la bienveillante autorité de F. Odier (Président de l'AFDM), un petit groupe de travail a procédé à la traduction en français des «Laytime definitions» du BIMCO. Ce document peut-être téléchargé en cliquant **ICI** (38 Ko) ou en suivant le lien ci-dessous :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/voylayrules93.pdf>



Ainsi, protégées par leur « contenant », les marchandises peuvent supporter plusieurs manutentions successives, permettant des transbordements sur des terminaux-conteneurs équipés de portiques de manutention qui déplacent plus de vingt conteneurs à l'heure dans des conditions rarement dommageables, contrairement à des engins de manutentions traditionnels manipulant des marchandises diverses non-conteneurisées.

D'autre part, l'augmentation de la capacité des navires et du volume de leurs cargaisons ainsi que l'accumulation de réglementations nouvelles touchant le transport de marchandises, ont créé des flux d'informations beaucoup plus importants et complexes entre les navires et les différents acteurs concernés. Cette tendance a impliqué le recours à l'informatique et de nouveaux modes d'organisation tant à bord qu'à terre. Le temps est bien révolu où les plans de chargement d'un porte-conteneurs se faisaient à la main avec une boîte de crayons de couleur.

La constitution des équipages d'aujourd'hui (réduction des effectifs, réglementations sur l'armement, sur la sécurité et maintenant sur la sûreté), les contraintes nouvelles que rencontrent les bords, les exigences spécifiques des services conteneurisés, tous ces facteurs ont modifié les missions du commandant et du second capitaine sur les porte-conteneurs. Malgré l'apparition de systèmes modernes de calcul ou d'aide à la décision, le commandant n'a plus la faculté d'assurer son rôle de coordination des opérations commerciales et des actions des différents acteurs concernés (chargeurs, transitaires, agents maritimes/ consignataires, manutentionnaires, etc.) lors des escales de son navire.

Ajoutée au raccourcissement des temps d'escales, cette évolution a provoqué une limitation des initiatives du bord dont le travail est aujourd'hui encadré dans des procédures diverses, même si les responsabilités du commandant sont conservées en matière de navigabilité du navire ou à l'égard de la marchandise.

Grâce à la simplification et à l'uniformisation apportées par la conteneurisation en matière de manutention, d'arrimage, de saisissage à bord, la fonction de coordination a pu être transférée dans les bureaux des compagnies maritimes, modifiant alors sensiblement les tâches des équipes d'exploitants de navire.

Le ship-planner

C'est ainsi qu'est apparue la fonction de « ship-planner », dont le rôle n'est pas de remplacer le commandant ou son second-capitaine, mais au contraire de leur apporter un appui pour satisfaire aux exigences spécifiques de la ligne régulière conteneurisée : ponctualité, rapidité, fiabilité, optimisation des capacités, dans le respect des contraintes nautiques, techniques, réglementaires, et dans un contexte d'aléas météorologiques entre autres. Le périmètre de responsabilité du ship-planner couvre généralement la flotte mise en ligne sur un service donné.

Cette nouvelle organisation s'appuie sur des moyens modernes de télécommunication, efficaces et peu coûteux, qui mettent les bords en liaison avec le ship-planner aussi souvent que nécessaire.

Dans le cas fréquent d'une ligne régulière assurée en partenariat (v.s.a. = Vessels' sharing agreement) par différents opérateurs mettant des navires comparables en commun tout en restant concurrents vis-à-vis des chargeurs, le ship-planning pourra être assuré par des équipes composées de représentants des différents partenaires, permettant ainsi une coordination satisfaisante entre les différents intérêts.

Les missions du ship-planner

#- Planification des horaires

Le ship-planner établit les horaires des navires à partir d'un schéma du service régulier défini par la direction de la ligne : ports desservis, nombre et type de navires, fréquence des escales dans chaque port, « fenêtres » de mise à quai prioritaire, connexions avec d'autres services pour recevoir ou faire suivre des conteneurs à transborder en provenance ou vers d'autres destinations, etc.

Ces horaires sont toutefois sujets à des aménagements ou à des modifications afin de tenir compte de circonstances diverses (marées, jours fériés, mauvais temps, grèves, retards divers, événements politiques, etc.), ce qui nécessite que le ship-planner suive le déroulement du voyage au jour le jour, tant au port qu'à la mer, en relation étroite avec le commandant et les agents portuaires.

#- Gestion et optimisation des allocations

La capacité du navire, définie en e.v.p. (équivalents vingt pieds) est distribuée pour chaque voyage entre les ports (selon les contraintes nautiques et des considérations économiques : contribution au résultat de la ligne) après avoir été, le cas échéant, répartie entre les partenaires (dans le cadre de contrats de type v.s.a. qui ont pour

Le ship-planner (suite & fin)

objet de partager la capacité des navires mis en commun entre différents partenaires signataires) : il s'agit alors pour chaque partenaire de fixer en nombre d'e.v.p. les objectifs de chacun de ses agents portuaires pour le nombre de réservations (bookings) à respecter.

#- *Consolidation des réservations et suivi du remplissage de navires*

Ces deux missions du ship-planner sont essentielles pour optimiser la capacité du navire selon une procédure stricte (fixation d'objectifs de chargement, date de clôture des réservations, fiabilité des informations) qui permet d'être réactif quand il s'avère nécessaire, pour atteindre l'objectif de remplissage à 100 %, de modifier la répartition des allocations entre les ports pour capter davantage de marchandises. Cela consiste à collecter les informations sur les réservations et les prévisions de chargement dans chaque port, auprès des agents et des services commerciaux.

Ces tâches de consolidation des réservations et de suivi des prévisions de remplissage s'effectuent donc en parallèle, tout en effectuant les arbitrages éventuels dans les conflits entre partenaires ou entre les agents. Il s'agit tantôt de régler les « overbookings », ou au contraire de réagir dès que s'annoncent des prévisions de remplissages insuffisants.

#- *Préparations des plans de chargement et des escales*

Grâce à des moyens nouveaux d'aide à la décision, et en relation étroite avec le manutentionnaire qui contrôle la mise à disposition des engins de manutention, le ship-planner prépare pour chaque escale le scénario des opérations de manutention, ainsi qu'un plan final de chargement qu'il soumet ensuite au commandant, ce dernier gardant le contrôle et la responsabilité de la navigabilité de son navire.

Ce travail préparatoire élabore pour chaque port un plan de chargement du navire équilibrant les moyens de manutention (nombre de portiques disponibles pour le navire) et les différentes destinations sur les cales et la pontée du navire, tout en satisfaisant à toutes les contraintes techniques, notamment les limites de poids par pile de conteneurs ou la réglementation en matière d'arrimage des marchandises dangereuses. Pour ces dernières en effet, des règles strictes de « ségrégation » entre les différents types de produits dangereux imposent des contraintes précises d'arrimage et viennent ainsi

compliquer l'élaboration des plans de chargement.

Selon le logiciel utilisé par le ship-planner, celui-ci peut également effectuer les calculs de stabilité, de contraintes de coque, de tirants d'eau, en gérant l'état des ballasts, pour être ensuite soumis à l'approbation du commandant. Cette extension du rôle du ship-planner en appui du commandant, est fixée par les principes d'organisation de chaque ligne. Certains opérateurs laissent par principe au commandant la totalité de ces tâches ainsi qu'il en a toujours été auparavant sur les navires de charge.

Conclusion

Comme on le voit, de nombreux aspects du rôle actuel du ship-planner l'apparentent à celui de l'exploitant classique de navire, et ces deux métiers restent par nature très proches ; les différences essentielles entre eux tiennent à la vitesse requise des opérations portuaires sur les porte-conteneurs modernes, aux exigences de ponctualité, au volume d'informations, aux interactions multiples avec des partenaires ou d'autres services de transport par transbordement, et surtout au transfert de la fonction de coordination qui a échappé totalement au commandant d'un porte-conteneurs pour être désormais assurée par le ship-planner. Ce dernier est en quelque sorte un subrécargue sédentaire administrant plusieurs navires d'une même ligne.

Pendant cette évolution n'a rien changé à l'attribution des responsabilités, le ship-planner n'intervenant dans les domaines de compétences du commandant que pour le compte de ce dernier ; or si la conteneurisation a beaucoup simplifié les problèmes d'arrimage et réduit les risques de dommages aux marchandises, le commandant d'un porte-conteneurs se trouve souvent confronté à la difficulté de rendre compatibles l'exercice de ses responsabilités en matière de navigabilité et les impératifs économiques de la ligne régulière. Le saisissage, par exemple, est un aspect délicat de la pratique actuelle ; on imagine aisément ce que représentent à bord de navires de plus de 9.000 conteneurs, les opérations de saisissage, effectuées par le manutentionnaire, et leur contrôle, assuré par l'équipage sous la responsabilité du commandant, de jour comme de nuit. Nous verrons ce que l'avenir inspirera à notre droit si pragmatique à ce sujet.

Nouvelles du large Revue de presse

Les Echos 18 avr 05 En deuxième lecture les sénateurs adoptent le RIF qui prend la relève de l'immatriculation des navires au registre Kerguelen.

Lloyd's List 19-4-05 Le CMI et son Président, J-S Rohart, demande à l'UE de ne pas prendre d'initiatives dans le domaine de la législation maritime.

Lloyd's List 26-4-05 La Grèce, Chypre, Malte, l'Allemagne et le Danemark s'opposent aux plans de la Commission Européenne de tentative de prise de pouvoir à l'OMI.

Lamyline Reflex 26 avr 2005 La Commission européenne renouvelle le règlement consortium qui permet aux compagnies maritimes de conclure des accords de consortium dans le domaine du transport maritime de fret.

Lloyd's List 29-4-05 Le pdg de l'ABS réclame la réforme d'un « système injuste » qui donne aux armateurs la possibilité de limiter leurs responsabilités, tout en le refusant aux sociétés de classification.

Transports Actualités 29 avr 05 Selon l'IFM, le secteur maritime emploie en France 315,000 personnes pour un CA global de 35 milliards d'€.

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)



M/V Ile de Batz

Revue de presse (suite et fin)

TradeWinds 6 mai 05 Selon le Nordisk, Club norvégien de «défense et recours», les contentieux (avant tout pour les t-c) sont à leur plus haut niveau depuis 1939.

TradeWinds 23 mai 05 4 marins philippins ont reçus 250,000\$ du Ministère de la Justice US pour avoir dénoncé aux autorités les rejets illégaux d'huile usagée du navire sur lequel ils étaient embarqués.

Marine Log 14 juin 05 :Au 1^{er} avril 06, pour les pétroliers et vracquiers, entreront en vigueur des règles de classification communes à toutes les stés membres de l'IACS.

Lloyd's List 24 juin 05 Toute demande formelle d'adhésion à l'OMI a été abandonnée à la suite du lobbying de certains état membres.

Ouest France 29 juin 05 Le procureur Nicot quitte Brest pour Caen.

Tr Internationaux et logistique 29 juin 05 Selon Armateurs de France, le dispositif de sanctions pénales mis au point par les parlementaires européens, est de nature à « brouiller le message, et à loger à la même enseigne les bons armateurs soucieux de sécurité et de préservation de l'environnement et les armateurs peu scrupuleux ».

Lloyd's List 1 juil 05 Les Lloyd's et le «Joint war risk committee» du marché de Londres incluent le détroit de Malacca dans la zone à surprime pour risques de guerre.

La Tribune 12 juil 05 Les navires à double coque, une fausse bonne idée ? Certains assureurs maritimes s'interrogent et envisagent même une surprime pour ce type de navire, la double coque pouvant faire naître des risques spécifiques.

Shipping Gazette 3 août 05 Devant l'inflation du «paper work» l'armement Shell renforce ses équipages en embarquant des officiers en charge de l'administration.

The Lawyer 22 août 05 Après 152 ans d'existence le cabinet Coudert Brothers s'auto-dissout.

Shipping Gazette 5 sept 05 Critiquée par l'UE, la Suède sur le point d'abolir l'obligation de nationalité pour ses Capitaines.

L'actualité de la Chambre

Baptême de l'«Abeille Bourbon» le 13 avril 2005

Parmi plus d'un millier d'invités, la Chambre était bien représentée lors de la cérémonie de baptême du remorqueur d'assistance « Abeille Bourbon » à Brest.

Outre le Président et le Secrétaire Général, M. C. QUILLIVIC, Directeur Général de la société ABELLES INTERNATIONAL filiale du Groupe BOURBON, et le Cdt J. BULOT, ancien Capitaine de l'«Abeille Flandre», tous deux arbitres de la Chambre, assistaient à cette cérémonie, qui s'est déroulée sous l'égide de Mme B. CHIRAC et de la pluie brestoise.

Congrès du CESAM le 15 juin 2005

Le Président et plusieurs arbitres ont assisté au Congrès des Assureurs Maritimes français organisée par le CESAM, qui a réuni environ 350 participants du monde maritime dont environ 150 commissaires d'avaries, auxquels la 2eme journée était entièrement consacrée.

Le Président est intervenu dans le cadre d'un des sujets traités : « L'environnement maritime du Marché Français » pour évoquer le service que peut offrir la Chambre dans les litiges auxquels sont confrontés les assureurs maritimes corps et facultés et leurs assurés.

Conseil d'Administration et Assemblée Générale Ordinaire du 8 juin 2005

Au cours de ces réunions les décisions suivantes ont été adoptées :

-**Admission** de nouveaux membres-adhérents de l'association : BUDD S.A. en qualité de membre institutionnel, et

en qualité de membres «personnes physiques» : MM. F. ARRADON, M. CORMIER, Ph. DELEBECQUE, J.Y. GRONDIN, O. JAMBU-MERLIN, J.P. LAFFAYE, P. RAYMOND, J.Y. THOMAS, J. VILLETTE et J. YOUX.

-**Election** d'un nouvel administrateur : M. le Professeur Ph. DELEBECQUE (intuitu personae), également élu Vice-Président.

-**Incorporation** sur la liste des arbitres de : Mme Dominique BOISSEL-DOMBREVAL (Soufflet Négoce), M. Alain BOULIER (Union Invivo), M. Thierry DESMARAIS (expert maritime), M. Thierry ROBERT de SAINT VICTOR (Total), M. Antoine SALOTTI (expert maritime).

Le traditionnel dîner des arbitres s'est déroulé à l'issue de ces réunions dans les salons du Yacht Club de France.

La liste des membres composant les différents organes de la Chambre (Conseil, Bureau, Comité et Commission Consultative), à jour au 8 juin 2005, peut être consultée sur le site de la Chambre.

C'est avec tristesse que nous avons appris la décès de **Jack Peugniez** survenu début juillet dans sa 95eme année.

Jack Peugniez qui a été administrateur de notre Chambre de 1968 à 1993 et un de ses plus éminents arbitres, avait cessé ses activité d'arbitre il y a plus de 10 ans. Il a été Président de la "BIMCO" de 1963 à 1967.

Jack était l'ami de tous et nous garderons de lui le souvenir d'un homme extrêmement chaleureux.