

Vues sur mer : Transport ou logistique ?

Editorial par P. Delebecque – Président de la CAMP

Pourquoi parler de logistique plutôt que de transport ? Simple complaisance à l'égard d'un phénomène de mode ou volonté délibérée de rendre compte d'une véritable transformation économique ? Une fois de plus, le langage n'est pas neutre. Les méthodes de production ont, ces dernières années, radicalement changé, ne serait-ce qu'à travers ce qu'il est convenu d'appeler l'« *outsourcing* » et le recours quasi-systématique à la sous-traitance. D'où une demande croissante de transport. En même temps, les industriels ont eux-mêmes externalisé leurs services de transport, tout simplement parce que cette branche est, de leur point de vue, une simple nécessité et n'est pas une véritable source de profit, compte tenu du moins des risques de tous ordres et notamment juridiques qui entourent les opérations en cause et spécialement les expéditions maritimes.

Les conséquences, nous les connaissons et les éprouvons presque quotidiennement : l'offre des transporteurs et des commissionnaires ne se limite plus au déplacement de marchandises d'un point à un autre et à leur entreposage ; elle comprend la gestion des flux de production, la mise en corrélation des produits fabriqués dans les différents coins du globe et parfois, ce qui n'est pas sans danger, l'implication dans la chaîne de production. Il en résulte une multiplication des modes de transport, des chaînes et des cascades de sous-traitances, un recours de plus en plus fréquent aux plateformes de logistique, ... autant d'évolutions que les transporteurs ont eux-mêmes favorisées, car la diversification des services rendus est une formidable occasion de moderniser et de rentabiliser les entreprises. De leur côté, les grandes compagnies maritimes ont parfaitement compris l'exigence de « *door-to-door* » des chargeurs et concentrent leurs activités autour des ports de première catégorie, en abandonnant aux « *feeders* » la desserte des autres destinations et en faisant exécuter les segments terrestres, routiers, ferroviaires ou même fluviaux par des entreprises agissant « *under their umbrella* ».

Le transport ne se réduit plus au simple déplacement : il intègre bien d'autres opérations, ceci pour répondre aux besoins économiques modernes. Il s'est mué dans la logistique. Le droit doit accompagner le mouvement et non pas le freiner. D'où un recours plus systématique aux techniques contractuelles. Il y a beaucoup de grain à moudre dans les contrats dits précisément de logistique, souvent complexes où se mêlent le dépôt, le mandat, l'entreprise, la commission de transport et le transport proprement dit, dans ces contrats s'étalant dans le temps où l'on insiste sur la qualité et la diversité des services rendus, où l'adaptation et la flexibilité sont de mise, où les exonérations ou limitations de responsabilité ne sont plus bannies et dans le cadre desquels les contentieux – inévitables – appellent des réponses rapides et appropriées. La Chambre arbitrale maritime de Paris qui a toujours été à l'écoute des professionnels et des industriels a certainement un rôle important à jouer dans cette évolution : elle peut et doit y trouver toute sa place.

Qu'il me soit permis, au nom de la Chambre arbitrale et de l'ensemble de ses membres, de remercier François Arradon qui, au mois de juin dernier, a décidé, tout en restant présent au sein du Comité et sur la liste des arbitres, de ne pas solliciter le renouvellement de son mandat de Président, pour son action. Ce n'est certainement pas le lieu ni le moment de rappeler tout ce qui a été fait par François Arradon pour promouvoir l'arbitrage maritime en France, dans l'intérêt bien compris de tous les métiers de la mer. Il est important cependant de dire qu'il appartient désormais à tous les organes de la Chambre et tous ses arbitres de poursuivre et, si possible, de prolonger ce qui a été entrepris par François Arradon, en reprenant ses enseignements et en insistant ainsi sur l'importance des usages du monde maritime, sur sa nécessaire dimension internationale et sur le poids des données économiques et professionnelles, sans pour autant oublier les exigences juridiques. La tâche est difficile, on en conviendra, mais d'autant plus passionnante !
PhD

N° 14
Automne 2007

Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de P. Delebecque**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 3 - **Lettres de garantie et compétence C. Scapel**

Page 5 - **Revue de presse**

Page 6 - **L'assistance et le secours en mer du "Ming Fortune" C. Quillivic**

Page 7 - **Sur le web : L'accident du MSC Napoli**

Page 8 - **L'actualité de la Chambre**

« Sed neque in pupillum, neque in furiosum, aut surdum, aut mutum, compromittetur »



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 :

www.arbitrage-maritime.org/fr/4_abonnement.php



M/V Flora Delmas

Le poids du papier

La simplification administrative n'est pas à l'ordre du jour dans le shipping, il suffit pour s'en convaincre de consulter la circulaire de l'OMI qui indique les documents et certificats requis devant effectivement être présents à bord de chaque navire, et à jour !

wittylink.com/5411663

Un transport de produits chimiques dangereux, par exemple, doit pouvoir présenter à toute inspection environ 45 certificats et documents obligatoires différents, sans compter les documents propre à la société de classification (et sans parler des documents commerciaux). Le Capitaine, outre ses compétences techniques, doit faire preuve de qualités de gestionnaire administratif évidentes.

Abstracts of awards

Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG14.pdf

Les sentences récentes

N° 1137 : Transport de riz sous connaissance - Avaries - Responsabilité de l'armateur transporteur - Vice propre (Non) - Mauvaise évaluation des circonstances du voyage (Oui) - Manque de soins appropriés à la cargaison (Oui) - Innavigabilité du navire (Oui).

S'agissant d'un transport de riz opéré au mois de décembre entre le port de Dalian et le port de Monrovia où d'importantes avaries (moisissures) ont été constatées, la responsabilité de l'armateur, émetteur des connaissances doit être retenue sur le fondement de la Convention (initiale) de Bruxelles, dès lors que le vice propre de la marchandise n'est pas établi, la nature du riz ne pouvant s'altérer, se détériorer ni se dégrader sous la seule influence d'une température basse courante, d'autant que la condensation résultant du voyage est un élément naturel du transport et mettant en cause son obligation, essentielle, de navigabilité. Il appartenait donc au transporteur de se prémunir contre cette condensation et, à défaut, de refuser de prendre en charge la cargaison.

N°1138 (Second degré) : c/p Synacomex - Avaries - Innavigabilité du navire (Non) - Vice propre de la cargaison (Oui) - Faisceau d'indices concordants.

A la suite d'un voyage d'une quarantaine d'heures entre deux ports de la Méditerranée orientale et une attente de trois jours sur rade, des avaries sur une cargaison de maïs sont constatées. La responsabilité ne saurait en incomber à l'armateur, frèteur au voyage, dès lors que les trois cales du navire ont été chargées pleines en volume en conformité avec la réglementation sur le transport de grains en vrac, que les éléments de l'espèce conduisent à penser qu'un lot de maïs stable, stocké dans une atmosphère fraîche, chargé et transporté au cours d'une traversée relativement calme ne devait pas pouvoir s'échauffer ni se détériorer gravement dans un laps de temps aussi court que cinq jours et qu'il existe une faisceau d'indices concordants suffisant pour mettre hors de cause le navire.

N°1139 c/p Gencon - Notice of readiness - Régularité de la remise (Oui) - Staries - Interruption - Refus justifié des cales en raison de la spécificité des marchandises - Surestaries. - Calcul.

Dès lors que la « notice of readiness » a été remise sur rade par le Capitaine du navire, conformément aux termes de la charte-partie, le temps de planche a commencé à courir le jour même de cette remise, et non, comme le prétendaient les affréteurs, au moment du chargement effectif des cales. Le temps de planche doit cependant être considéré comme ayant été interrompu du moment du refus des cales jusqu'à leur acceptation définitive, compte tenu de la spécificité des marchandises (nitrate d'ammonium et urée en vrac) impliquant que les cales devaient être sèches et très propres avant le chargement et dès lors que cette spécificité ne pouvait être ignorée de l'armateur.

N°1140 : c/p Gencon - Parties - Affréteur - Identification - Courtier d'affrètement - Implication dans le transport - Qualité d'affréteur (Oui) - Mandataire apparent du réceptionnaire (Non) - Surestaries.

Dans un affrètement au voyage au cours duquel sont intervenus trois intermédiaires à l'occasion de quatre rotations identiques pour le même type de cargaison ayant fait chacune l'objet d'un récapitulatif d'affrètement se fondant sur une même charte-partie de référence, la qualité d'affréteur doit être reconnue au troisième de ces intermédiaires qui a négocié, préalablement à l'affrètement, puis conclu, un contrat avec le réceptionnaire pour des prestations plus larges que le simple transport et à un prix à la tonne sans commune mesure avec celui du fret maritime et qui, par son comportement, s'est présenté comme un cocontractant. Il incombe ainsi à ce prétendu courtier d'assumer les responsabilités découlant de l'affrètement. Par ailleurs, c'est en vain que l'armateur revendique que ce dernier a la qualité de mandataire apparent du réceptionnaire pour faire supporter à celui-ci les responsabilités de l'affrètement, dès lors que l'imputabilité de l'apparence ne trouve pas son origine dans les actes dudit réceptionnaire et que l'armateur avait la possibilité de connaître la réalité de la situation.

“Shipping women”

Il y a presque 20 ans, Claude Boquin intervenait devant l'AFDM sur le thème "Comment devenir *Shipping Man à Paris*". De nos jours, son propos devrait être largement conjugué au féminin !

En effet, la Lloyd's List du 31 août dernier titrait : "Comment les femmes sont en train de changer l'image du *shipping mondial*" et consacrait un dossier de plusieurs pages à cette évolution.

Une organisation, WISTA (*Women's International Shipping and Trading Association*), se consacre à la promotion et à la défense de leurs intérêts et la branche française est présidée par Béatrice Witvoet.

france.wista.net/index.php?id=361

Il convient également de noter que, ce printemps, deux jeunes femmes ont accédé au commandement de navires à passagers : Caroline Lallement sur le "SeaFrance Nord-Pas-de-Calais" et Karin Stahre-Janson sur le "Monarch of the Seas".



Bateau-Feu Weser

SPAM - POURRIEL

Important !

Nous rencontrons souvent des difficultés en envoyant le mel annonçant la disponibilité de la Gazette de la Chambre, celui-ci étant, de plus en plus fréquemment, pris pour un spam et rejeté. Il nous arrive même d'être blacklisté.

Pour limiter ce risque, nous avons changé la forme du mel d'annonce de la disponibilité de la Gazette de la Chambre et vous recommandons instamment de prévenir vos responsables informatiques & internet, leur demandant de ne pas nous mettre sur blacklist (voire de nous en retirer) et d'ajouter

***@arbitrage-maritime.org**

à la liste des sites autorisés (*white list*) du logiciel anti-spam de votre organisation.

Lettre de garanties et compétence.

Christian Scapel

Avocat au barreau de Marseille

Directeur du Centre de Droit Maritime et des Transports d'Aix-Marseille

Dans le quotidien du transport maritime, les lettres de garantie sont fréquentes. Elles sont, surtout, extrêmement diverses. Elles peuvent intervenir, notamment, au chargement pour éviter une prise de réserves gênante pour le chargeur ou encore à la livraison pour pallier l'impossibilité de présenter un original du connaissement. Mais les lettres de garantie les plus fréquemment utilisées sont celles qui sont délivrées pour leurs membres par les P. and I Clubs pour obtenir mainlevée de la saisie conservatoire de l'un de leurs navires, ou pour prévenir celle-ci.

De telles saisies peuvent intervenir dans bien des situations, mais les plus banales sont celles que pratique le destinataire d'une cargaison dont le déchargement révèle qu'elle a subi des dommages, avaries et/ou manquants. Si le transport a été effectué par une single-ship company, comme c'est bien souvent le cas, particulièrement pour les transports de vrac, le destinataire, ainsi que ses assureurs facultés, savent parfaitement que, faute d'une telle garantie, leurs chances d'être indemnisés deviendraient extrêmement faibles aussitôt que le navire aurait quitté le port. Aussi bien la mise en œuvre de telles garanties présente-t-elle un caractère presque systématique.

L'objectif premier de ces garanties est, bien sûr, de garantir la solvabilité du transporteur maritime. Cependant, dans la mesure où ces garanties se sont systématisées, il est apparu qu'elles pouvaient opportunément constituer le support d'un accord sur la compétence de la juridiction étatique ou arbitrale appelée à régler ultérieurement le litige relatif aux dommages résultant du transport.

En effet, l'on sait bien quelles sont les difficultés considérables auxquelles donnent lieu les conflits relatifs à la compétence territoriale (V.P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 2006, n°1152 et s., p. 742). De plus, dans certains contextes, se manifeste un consensus entre les futurs adversaires pour chercher à éviter certaines juridictions, celle du port de destination par exemple, considérées comme peu fiables.

Profitant de cette phase préalable que constitue la mise en place de la garantie, les parties conviennent du choix d'une juridiction étatique, considérée comme compétente et fiable ou d'une juridiction arbitrale présentant les mêmes caractéristiques (V. François Arradon, « Clause compromissoire et lettre de garantie », *Gazette de la Chambre* n°4, 2004, p.1).

On peut noter, empiriquement, que cette pratique a été opérationnelle pendant un bon nombre d'années simplifiant le contentieux et le rendant plus rapide. Cependant, depuis quelques années, ce processus tend à se gripper, ou en tout cas à donner lieu à de fréquents incidents.

Ainsi, lorsqu'une telle clause de compétence est mise en œuvre, sa validité ou son opposabilité peut être contestée. Il arrive également qu'un accord ne puisse se faire sur un forum acceptable par les deux parties et que ce choix lui-même devienne une source de contentieux.

I - L'efficacité des clauses de compétence

Bien qu'elles fassent nécessairement l'objet d'un accord lors de l'émission de la lettre de garantie, les clauses de prorogation de compétence font parfois l'objet d'une demande de nullité, alors que c'est également leur mise en œuvre qui peut être mise en doute.

A/ La nullité de la clause de compétence a pu être alléguée par le transporteur qui prétendait se prévaloir d'un vice de son consentement. Il en était ainsi, par exemple, de l'armateur du « LIBERTY I » devant la Cour d'appel de Paris. Celui-ci soutenait que « la clause de compétence visée au contrat résultait d'un vice de consentement sous la pression intolérable de la saisie du navire dans le port de Conakry ».

.../...

La Cour relève que « si cette menace a effectivement été déterminante dans leur consentement, elle n'apparaît pas en l'espèce illégitime, les assureurs n'ayant procédé à la saisie conservatoire du navire que sur autorisation de justice, non contestée devant la juridiction compétente de Conakry, et pour le juste motif de voir indemniser les avaries et manquants constatés à l'arrivée » (C. Paris. 19 mars 2003, DMF 2003, page 597, obs. B. COSTE).

Le grief tiré de l'absence de signature par le transporteur, souvent invoqué, est également rejeté par la Cour du fait du mandat qui, indiscutablement, amène une banque ou un P. and I. Club à souscrire un engagement financier dans le seul but de mettre fin à la saisie du navire de l'armateur. C'est ce qui a été, par exemple, jugé à propos du « Liberty I » (précité) : « Cet acte (...) a été souscrit dans l'intérêt et sur instructions de l'armateur, dont il importe peu qu'il ne soit pas signé ». (Dans le même sens, T. Com. Marseille, Alina, 17 septembre 2004, Rev. Scapel 2004, p. 124).

Certes, l'arrêt ELPA (Cass. Com. 13 novembre 2002, DMF 2003, p. 597, obs. F. d'Haussey) a pu jeter le trouble en refusant de valider une lettre de garantie délivrée par un Club. Mais, en réalité, il s'agit d'un arrêt d'espèce. Il y avait un doute sur la détermination du transporteur maritime et de l'armateur. La Cour de cassation a reproché à la Cour d'Aix de n'avoir pas suffisamment motivé sa décision sur ce point et a cassé l'arrêt pour manque de base légale. La portée de cette décision doit donc être strictement limitée à son véritable objet.

L'efficacité de la clause de compétence inscrite dans la garantie peut également être contestée en lui opposant la clause compromissaire d'une charte-partie.

B/ Le conflit avec une clause compromissaire résulte du fait que le connaissement couvrant le transport est souvent un connaissement dit de charte-partie, généralement un CONGENBILL. Il en est ainsi, systématiquement, pour les transports de vrac. On le sait un tel connaissement renvoie à la charte-partie, habituellement au voyage, intervenue entre l'armateur et le négociant, vendeur de la cargaison qui fait l'objet du voyage considéré. Le vendeur/chargeur cède le connaissement à son acheteur/destinataire. Celui-ci n'est pas l'affréteur, il est tiers-porteur du connaissement. Lorsqu'il obtient une lettre de garantie comportant une clause de compétence, le transporteur peut chercher à lui opposer la clause compromissaire qui figure systématiquement dans la charte-partie, clause renvoyant généralement à l'arbitrage londonien de la L.M.A.A (Voir sur cette question, obs. Ph. Delebecque, DMF hors série 2004, n° 102, p. 90).

La question fait l'objet d'une controverse. Doit-on analyser les relations entre les deux clauses par le mécanisme de la novation ou voir dans la clause de la lettre de garantie, une renonciation à la clause initiale ? C'est la novation qui a été retenue par le tribunal de commerce de Marseille (13 janvier 2006, Antigoni, DMF 2006, p. 865, obs. crit. O. Cachard. Dans le même sens, T. Com. Marseille, 17 septembre 2004, Rev. Scapel,

2004, p. 124).

Il a pourtant été observé, justement, que la novation suppose l'identité des parties (Ph. Delebecque, « Anti-suit injunction » et arbitrage : quels remèdes ? Gazette de la Chambre n°12, p. 2, spécialement note 5) qui est précisément en question : la clause de la charte-partie est-elle opposable au tiers porteur du connaissement ? En contemplation de cette incertitude, l'analyse fondée sur la renonciation paraît plus sûre. Il est clair qu'en acceptant, au moment du déchargement, une clause de compétence différente de la clause d'arbitrage figurant dans la charte, l'armateur a nécessairement, renoncé à celle-ci. Ainsi en a jugé la Cour de Paris pour le « Liberty I » (précité supra) : Les armateurs « ne sauraient voir appliquer des dispositions contractuelles auxquelles ils ont renoncé en toute connaissance de cause, telle la clause d'arbitrage à Londres, visée au recto des connaissements » (Voir dans le même sens, Paris, 4 février 2004, Finikas, DMF hors série 2004, n°102, p. 92, obs. Ph. Delebecque).

Dès lors, l'application de la clause de compétence de la lettre de garantie doit échapper également à l'emprise du principe compétence-compétence. La première chambre civile de la Cour de Cassation, elle-même, en a jugé ainsi à propos d'une clause compromissaire insérée dans des réservations de fret qui avait été remplacée par une clause de juridiction figurant dans les stipulations des connaissements émis postérieurement (Civ. 1ère, 11 juillet 2006, DMF 2007, p. 398, obs. Pierre Bonassies).

Ainsi, se trouve assurée, dans le principe, l'application des clauses de compétence insérées dans les lettres de garantie (V. contra, B.

Coste, obs. sous Paris, 19 mars 2003, Liberty I, DMF 2003, p. 597 et O. Cachard, obs. sous T. Com. Marseille, 13 janvier 2006, Antigoni, DMF 2006, p. 856). Une fois cette pratique légitimée, encore faut-il qu'un accord se réalise sur le choix de la juridiction compétente.

II- Le choix du forum

La mise en place de la garantie s'accompagne, en pareille hypothèse, d'une négociation relative au choix du forum que les parties conviendront d'élire. Cette négociation s'articule sur le rapport des forces en présence. L'accord, selon les cas, se fait ou ne se fait pas.

A/ L'accord des parties. Il se fait, généralement, sur la base du consensus résultant du souci commun d'éviter une juridiction exotique, souvent celle du port de destination. La nature de la garantie peut constituer un élément de négociation : l'armateur souhaite éviter d'avoir à fournir une garantie bancaire, coûteuse, plutôt qu'une garantie Club (V. Ch. Scapel, l'action directe contre les P. and I Clubs, in Mélanges Bonassies, ed. Moreux, 2001, p. 331). Il peut, dans cette perspective, se montrer accommodant. Le choix peut se porter sur une juridiction étatique d'un pays considéré comme fiable, ainsi par exemple du tribunal de commerce de Paris ou de Marseille ou sur une juridiction arbitrale, Chambre Arbitrale Maritime de Paris, par exemple.

.../...

Sur le site de la Chambre :

Retrouvez la note du Président Delebecque, mise en ligne récemment qui concerne **plusieurs décisions remarquables en matière d'arbitrage** rendues par la première chambre civile de la Cour de cassation

www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php?page=jurisprudence07



M/V Ville de Bordeaux
En Loire, devant Saint-Nazaire

"Comment ça marche ?"

Pour importante qu'elle soit, la jurisprudence des Tribunaux de l'ordre judiciaire, fut-elle du plus éminent d'entre eux, n'est pas irrésistiblement transposable et applicable en arbitrage international. Cette jurisprudence n'en demeure pas moins importante et pour les moins juristes d'entre les lecteurs qui voudraient approfondir la question, la Cour de cassation a publié une fiche méthodologique, fondée sur une abondante jurisprudence, qui examine les différentes motivations d'un arrêt de cassation en fonction notamment du degré de contrôle exercé par la Cour et ses conséquences pour la juridiction de renvoi :

wittylink.com/0611398

Lettres de garantie et compétence (suite & fin)

Le choix réalisé est parfois remis en cause par l'armateur qui cherche à revenir à l'arbitrage londonien en mettant en œuvre une anti-suit injunction (V. T. Com. Marseille, 13 janvier 2006, Antognoni, Revue Scapel, 2006, p. 9 et obs. R. Carrier, « Anti-suit injunction : la jurisprudence Turner s'applique même en cas de soumission alléguée des litiges à l'arbitrage, *ibid.*, p. 5, DMF 2006, p. 856, obs. O. Cachard). Les rares décisions françaises ayant eu à se prononcer sur la question font obstacle à ce procédé. S'agissant des clauses renvoyant à une juridiction étatique, la question a été tranchée par la Cour de Justice de la Communauté, par son arrêt Turner C/ Grovit (CJCE 27 avril 2004, D. 2004, Hors série, n°14). Il faut souhaiter que la Cour de Justice extrapole cette solution, lorsqu'elle tranchera, dans les prochains mois, le cas où la clause renvoie à une juridiction arbitrale, comme dans l'affaire du Front Comor dont elle vient d'être saisie par la Chambre des Lords (The « Front Comor » (2005) 2 Lloyd's Rep. 257).

Il arrive également que les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord.

B/ « Competent Court » : Lorsque la négociation est particulièrement tendue, il n'est pas rare que les parties ne parviennent à déterminer une juridiction, étatique ou arbitrale, qui recueille leur accord. La formule habituelle est alors de se référer, pour l'exécution de la garantie, à la « competent court », la juridiction compétente. Celle-ci reste, en pareil cas, à déterminer, ce qui laisse la place aux conflits de compétence que l'on n'a pu ainsi éviter. Il est fréquent alors que les intérêts marchandises saisissent, en désespoir de cause, la juridiction du port de destination. Cela peut déclencher, à titre de riposte, la mise en œuvre d'une anti-suit injunction. La jurisprudence communautaire « Turner contre Grovit » (préc. supra) ne peut y faire obstacle s'il ne s'agit pas d'une juridiction d'un Etat membre de l'Union Européenne. Il faut, alors envisager de part et d'autre un renchérissement considérable des frais de procédure, ainsi que de longs délais.

Ces difficultés, ces inconvénients démontrent de façon exemplaire combien les parties ont un véritable intérêt mutuel à trouver un accord sur la compétence à l'occasion de la mise en place de la lettre de garantie et à respecter ultérieurement un tel accord.

Nouvelles du large : revue de presse

TradeWinds 31-8 Le Swedish P&I Club fait un constat inquiétant de la situation des équipages : expérience en déclin, compétence en baisse, stress excessif à bord, tous éléments qui favorisent la survenance d'accidents.

Cap Letter Été 07 Sinistres maritimes - Pour le premier semestre 2007, les dernières estimations sur la base de 20 sinistres majeurs, s'élèvent à 780 mio \$. Elles dépassent de loin la facture de l'année 2006 qui s'établissait autour de 350 mio \$. Cette estimation représente 20% des primes annuelles du marché mondial Corps et Machines.

Seaways Été 07 Selon une étude du DNV, la généralisation des cartes marines électroniques (ECDIS) pourrait contribuer à réduire les échouements d'un tiers.

CargoNewsAsia 20-8 Pas assez de feeders ont été commandés pour servir les énormes porte-conteneurs, ce qui réduit d'autant les économies d'échelle espérées.

Le Marin 3-8 Des capitaines européens à la barre des navires français ? « L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi », sont les termes du projet de loi.

Int'l Law office 1-8 Depuis le 31-5, il n'est plus nécessaire d'être de nationalité portugaise pour commander un navire du pavillon national.

Shipping Gazette 26-7 Des citoyens indiens employés comme capitaine sur des navires de pavillon danois.

MGN 25-7 Le North of England P&I encourage les armateurs et opérateurs à utiliser leurs importantes ressources collectives pour résister aux projets de réglementations nationales ou régionales anti-shipping.

Shipping Times 23-7 Pratiquement tous les conteneurs entrant aux USA devront être scannés d'ici à la fin de l'année.

Avis d'expert : Un exemple d'opération de secours et d'assistance - Le Ming Fortune en mai 1994, ou l'illustration de toute la technicité et la complexité d'une intervention.

Christian Quillivic
Directeur général - Les Abeilles International
Arbitre maritime

L'assistance du "Ming Fortune" réalisée en mai 1994 est une illustration parfaite des différents enjeux à prendre en compte.

Le 15 mai 1994, ce porte-conteneurs chargé de 1200 conteneurs se fait aborder en Manche par un général Cargo.

Immédiatement, la cellule sauvetage Les Abeilles International fait appareiller l'Abeille Languedoc ainsi que 3 remorqueurs Les Abeilles, basés au Havre, à Dunkerque et à Dieppe. Un navire de ravitaillement (Supply) de la société Smit (co-salvors) appareille de Rotterdam avec du matériel de pompage.

Dès leur arrivée sur zone les membres de la *Salvage Team* ne peuvent que constater l'invasissement total du compartiment machine, suite à une brèche de plus de 10 m. qui interdit toute tentative de pompage en mer.

Rapidement et sans perdre de temps, certains membres d'équipage de l'Abeille Languedoc s'affairent à ressaisir dans des conditions extrêmement dangereuses les conteneurs en équilibre instable qui menacent de tomber à l'eau pendant que les autres personnes de la *Salvage Team* disposent des câbles électriques pour alimenter en énergie électrique le guindeau et les treuils d'amarage à partir des générateurs installés à bord du supply positionné à couple, coté bâbord.

Le gouvernail remis dans l'axe, l'Abeille Languedoc remorque le navire en direction de la rade du Havre. L'équipe sauvetage restée à bord s'assure en permanence des tirants d'eau et de l'état de flottaison du navire. Les remorqueurs Les Abeilles assurent la sécurité du convoi et obligent un cargo à se dérouter de son cap qui le menait directement entre l'Abeille Languedoc et le navire remorqué. Il faut savoir que cette situation se produit fréquemment de nuit et par visibilité réduite.

Ce remorquage durera près de deux jours, ce qui permettra au *Salvage Master* et à l'architecte naval de disposer de suffisamment de temps pour préparer l'entrée au port du Havre dans les meilleures conditions de sécurité et mettre en place les séquences de l'allègement, du déchargement, de la mise en cale sèche, de la préservation de la machine et bien entendu du plan antipollution.

En fonction des éléments qui lui sont fournis, l'architecte naval effectue les calculs de stabilité et de fatigue de coque qui permettront aux autorités du port de s'assurer qu'ils peuvent autoriser l'entrée du port en toute sécurité.

Le *Salvage Master* quant à lui prépare l'entrée au port et assure la coordination entre les trois départe-

ments dirigés par des *Salvage Officers*.

A savoir :

- le service logistique,
- le service planification en charge du déchargement et de la mise en cale sèche,
- le service antipollution chargé de la prévention et de la lutte.

Deux jours après l'accident, le porte-conteneurs, « ligoté » par les nombreux remorqueurs Les Abeilles, se présente lentement pour accoster au quai à charbon (seul quai disponible, du fait de son tirant d'eau arrière de 17 m.).

Durant près de 4 jours la *Salvage Team* intervient en rotation, jour et nuit, pour alléger le tirant d'eau arrière de 3 m. Le déchargement de 70 conteneurs s'ef-

fectuera au moyen d'une grue flottante dans une barge du coté mer et par l'intermédiaire d'un portique sur des camions du coté terre. Cet allègement était d'autant plus difficile que le quai était totalement inadapté.

Des camions hydrocuirs aspirent et écrèment en permanence la surface de l'eau dans la machine pendant que des plongeurs obturent des tuyaux de gazoil et un tuyau d'huile qui présentent des fuites significatives.

Les membres du service antipollution disposent de nombreux barrages autour de la brèche mais aussi dans la zone d'aspiration eau de mer du circuit de refroidis-

sement de la centrale thermique du Havre. Des soudeurs profitent des temps de repos des dockers pour découper la partie endommagée du pavois et du portique de chargement du porte-conteneurs.

Le samedi 24 mai, ayant atteint un tirant d'eau arrière raisonnable d'environ 14 m., le "Ming Fortune" peut enfin déhaler vers le quai d'Osaka spécialisé dans le déchargement des conteneurs et quitter ce quai à charbon à la grande satisfaction du personnel d'intervention.

Bien entendu, le local machine est toujours envahi même si le niveau de l'eau a baissé compte tenu de la diminution du tirant d'eau.

Le déhalage à peine terminé, débutent les opérations de pompage et d'écémage du local machine pendant qu'on dispose un barrage de 300 m. autour du navire.

Les plongeurs tentent de fermer provisoirement l'ouverture machine mais renoncent très rapidement, compte tenu des dimensions et de la profondeur de la brèche dont les bords francs présentent une double courbure.



**M/T "Abeille Bourbon" & "Abeille Liberté" assistant le P/C "MSC Napoli" (Jan-2007)
Copyright Marine Nationale**

L'assistance et le secours en mer du "Ming Fortune" (suite & fin)

Durant une semaine, sous la conduite des *Salvage Officers*, les dockers vont débarquer les panneaux de cale endommagés puis suffisamment de conteneurs pour aboutir à une assiette nulle. Cet allègement est réalisé sous le contrôle permanent des sauveteurs et planifié par l'architecte naval de façon à éviter toute contrainte et fatigue excessive sur la structure affaiblie de la partie arrière.

Le lundi 30 mai, sans gîte, avec une assiette nulle, le tirant du "Ming Fortune" permet de le remorquer vers la cale sèche.

Si cette dernière étape peut paraître facile aux yeux du public elle n'en est pas moins délicate. En effet, l'assèchement en cale doit être synchronisé avec de nombreuses interventions. Pour éviter toute fatigue excessive ou cassure du navire avec le local machine envahi, l'échouage du "Ming Fortune" doit obligatoirement débiter avec un chargement de 500 conteneurs sur le pont avant, pour équilibrer les poids, puis être modifié progressivement lors de la baisse du niveau d'eau pour conserver une assiette nulle.

L'assèchement sera synchronisé de minute en minute avec le shifting des conteneurs (déplacement des conteneurs sur le pont) assuré par deux grues translatant sur rails en abord de la forme. Le débarquement progressif des conteneurs le long de la cale aurait été beaucoup plus simple, mais les contraintes imposées par le service des douanes auraient fait perdre énormément de temps.

Dès son entrée en cale, une équipe à bord d'un Zodiac dispose un barrage autour de la brèche, avec à l'intérieur des têtes de pompes flottantes de façon à écrémer en permanence la surface du local machine au fur et à mesure de l'assèchement de la cale.

Les 760 tonnes d'eau machine et pollution sont refoulées à bord d'une barge amarrée à l'extérieur de la cale sèche pendant qu'une équipe de nettoyeurs profite de la descente du niveau d'eau pour dégraisser les parquets machine et ouvrir toutes les portes de visite du moteur principal.

Au bout d'une heure et demie d'assèchement, le navire repose en toute sécurité sur la ligne de tins. Alors commence la phase de préservation des moteurs qui consiste à pulvériser immédiatement en fin d'assèchement un produit lubrifiant et anticorrosif pendant que les ouvriers d'un chantier de réparation navale installent un échafaudage le long de la brèche pour procéder au soudage d'une tôle provisoire.

Deux jours plus tard, le navire sera à nouveau déhalé au quai d'Osaka et livré en toute sécurité à l'Armateur après déchargement de la totalité de la cargaison.

Nouvelles du large : Revue de presse (suite et fin)

MGN 12-7 L'ISU se félicite que le dispositif SCOPIC (Special Compensation P&I Club) ait été renouvelé jusqu'à fin 2010 et les rémunérations revues à la hausse.

Le Marin 6-7 C. Scapel succède à J.M. Lengrand à la présidence de l'IMTM qui va devenir un centre d'intelligence économique et géopolitique.

Lloyd's List 5-7 Les assureurs français vont lancer une nouvelle police corps et machine l'an prochain, espérant améliorer leur part sur le marché international qui est actuellement d'environ 8%.

Le Marin 22-6 Philippe Louis-Dreyfus vient d'être élu comme président de l'association des armateurs européens (European Community Shipowners' Association).

Ship. Times 6-6 Infrastructures portuaires inadéquates et congestion vont pénaliser la croissance mondiale.

Lettre Armateurs de France 4-6 Lors de son intronisation, N.Sarkozy a reçu le collier de Grand Maître de la légion d'honneur. Il est composé de seize maillons. Chacun d'eux est gravé, au dos, du nom d'un Président de la République et représente, côté face, une activité essentielle de la Nation. C'est la Marine qui illustre la médaille de Nicolas Sarkozy.

Lloyd's List 1-6 Intercargo s'alarme du fait que dans le futur, les armateurs pourraient avoir à payer pour faire démolir leurs navires, plutôt que d'être payés.

Le Marin 25-5 «Les armateurs de France ont écouté avec attention vos déclarations : nous voulons vous assurer de notre aide et de notre soutien dans la mise en œuvre de vos propositions...(et vous invitons) à embarquer quelques heures sur l'un de nos navires» écrit E. Riblier, Président d'Armateurs de France

MGN 17-5 L'OMI annonce l'adoption de la convention de Nairobi sur relèvement des épaves.

Le Lloyd 14-5 La fiabilité des lignes régulières s'est encore détériorée indique une étude de Drewry qui a comparé les temps d'arrivée réels de 2 144 navires aux schémas avancés par les opérateurs au premier trimestre. A peine 46% des navires arrivent dans les délais (contre 57% pour le début 2006.) et 8% affichent un retard de cinq jours ou davantage.

Rapport BRS 4-5 Après 4 ans de marchés maritimes porteurs et de statistiques jamais enregistrées dans ce secteur, de nombreuses voix inquiètes se font entendre prédisant une correction sévère des marchés, voire une nouvelle crise rappelant les tristes heures des années 80.

Euractiv 4-5 Selon le président de la Commission, M.Barroso, la future politique maritime de l'UE pourrait créer des opportunités d'emploi considérables tout en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique et à la sécurité énergétique ?

Nouvelles du large - L'accident du MSC Napoli, quelques sites

Fiche de synthèse du CEDRE

www.cedre.fr/fr/accident/napoli/napoli.html

La relation des événements par la Préfecture Maritime de l'Atlantique

www.premar-atlantique.gouv.fr/actualite/dossiers/assistance-au-msc-napoli.html

Les photos présentées par la Préfecture Maritime de l'Atlantique, avec l'intervention des Abeilles Bourbon et Liberté

www.premar-atlantique.gouv.fr/galeries/MS-C-Napoli?page=1

Reportage photo de Philippe Plisson, Peintre de la Marine.

www.plisson.com/Plisson-pecheur-d-images/actualites/Le+porte-conteneur+MSC+Napoli/3/170.html

= Diaporama de la remise à flot du navire

www.bbc.co.uk/devon/content/image_galleries/napoli_refloat_gallery.shtml

= Diaporama de la séparation en deux du navire par explosifs

www.bbc.co.uk/devon/content/image_galleries/napoli_explosion_gallery.shtml?1

= 30 Vidéos depuis l'échouage jusqu'à l'arrivée de la partie avant du navire à Belfast

search.bbc.co.uk/cgi-bin/search/results.pl?q=%22msc+napoli%22&tab=av&edition=i&recipe=all&scope=all&start=1



M/S Blue Fish II
Rade d'Ortona (Italie) - Printemps 1985



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)**

L'actualité de la Chambre

Disparition du Président Marty

M. Maurice MARTY, Président de la Chambre de 1994 à 2002 nous a quitté, il avait 85 ans. Ses obsèques ont eu lieu à Tours le 25 juillet.

Magistrat émérite, Maurice MARTY avait terminé sa carrière de juge comme Président de la Chambre commerciale de la Cour d'appel de Rouen, et, à l'orée de sa retraite, avait accepté la lourde charge de présider la Chambre.

Nous avons tous apprécié les grandes qualités du Président MARTY, ses connaissances juridiques, son discernement, sa bienveillance et sa chaleur humaine et amicale à l'égard de tous, mais aussi sa grande modestie.

Au cours de son mandat Maurice MARTY a accompli un travail considérable, notamment en actualisant les Statuts de l'association, les Règlements d'arbitrage et de conciliation.

Nous garderons tous un souvenir ému de Maurice MARTY tant sa personnalité était attachante.

La Chambre s'associe à la douleur de sa famille.

Réunion des instances de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale de l'association se sont tenues le 13 juin 2007.

A cette occasion, M. François ARRADON a annoncé sa décision de ne pas solliciter le renouvellement de son mandat de Président qu'il assumait depuis cinq ans.

Sur sa proposition, M. le Professeur Philippe DELEBECQUE a accepté de le remplacer dans cette lourde tâche.

Le nouveau Président a vivement remercié F. ARRADON pour tout le travail accompli pendant son mandat, notamment pour le développement et la promotion de la Chambre, grâce à ses relations entretenues avec le monde maritime et sa grande expérience en matière d'arbitrage.

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

- **Composition du Conseil** : après renouvellement du mandat de certains administrateurs et élections en remplacement de Mme G.THOMAS-CIORA (qui a quitté Armateurs de France), et de MM. F. LE BARS et J. POUSSIER (qui ont tous deux cessé leur activité au sein de leur organisation respective), le Conseil se compose de : MM. F. ARRADON, N. BARNAUD, P. BOISSON, P. BONASSIES, Mme BUQUEN-BEL-LORD, MM. X. CONTI, P. DELEBECQUE, J. FELTGEN, C. GENIBREL, J.Y. GRONDIN, G. HELIGON, L. LERBRET, P. RAYMOND, G. SIOUFI, Y. TASSSEL, J.Y. THOMAS et A. TRUFFAUT.

- **Admission sur la liste des arbitres de** : Mme P. MESNIL, juge consulaire au Tribunal de commerce de Paris, consultant maritime (Juriste), MM. O. CACHARD, Prof. Agrégé de droit (Juriste), T. FORICHON, Direction commerciale Louis-Dreyfus (Praticien) et C.HÜBNER, courtier d'assurances (Juriste).

- **Inscription sur la liste des arbitres honoraires** : MM. P. LATRON, J-J MIROBENT et J. TRAPPE.

- **Retrait de la liste des arbitres** : M. Nourredine BEN OUNIS.

- **Composition des instances de la Chambre** : La composition du Bureau, du Comité et de la Commission Consultative peut être consultée sur le site Internet de la Chambre. L'Assemblée Générale a modifié l'article 8 des Statuts (Le Comité de la Chambre) pour admettre deux membres suppléants supplémentaires.

A la suite de ces réunions, a eu lieu au Yacht Club de France le traditionnel dîner annuel des arbitres, qui s'est déroulé dans une sympathique ambiance.

Nous avons également appris avec tristesse **la disparition de M. André VUAILLE** à l'âge de 82 ans.

M. A. VUAILLE avait été DG de la société française Bunge. Il a participé très activement à la vie de la Chambre depuis les années 70, en qualité d'administrateur et de membre du Comité et de la Commission Consultative. Il a été arbitre praticien pendant 34 ans.

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.