

Vues sur mer : L'exigence de bonne foi contractuelle : « *in medio stat virtus* » ?

Editorial par P. Delebecque – Président de la CAMP

Les contrats doivent être exécutés de bonne foi (C. civ. art. 1134, al. 3). Quelle est la portée d'une telle disposition à laquelle il est aujourd'hui si souvent fait référence ? Certains veulent l'exacerber, en plaçant pour un « monde contractuel meilleur » ; d'autres, plus lucides, demandent à la cantonner dans ses limites naturelles, en faisant observer que le contrat est avant tout l'expression d'un antagonisme d'intérêts. A ce débat, connu et récurrent, un récent arrêt de la Cour de cassation est venu apporter sa contribution, sans doute décisive, en tout cas sur le plan méthodologique (Cass. com. 10 juillet 2007, n° 06-14.768).

L'affaire n'est pas maritime, mais, ici, peu importe : il s'agissait de savoir si le cessionnaire de parts de sociétés, par ailleurs créancier d'une garantie de passif de caractère fiscal, pouvait se prévaloir de la clause de garantie stipulée dans l'acte de cession, alors qu'il avait délibérément exposé la société dont il avait pris le contrôle à un redressement fiscal. Pouvait-il se prétendre créancier de la garantie, alors que son comportement n'était pas parfaitement loyal ? Non, avait dit la Cour d'appel. L'arrêt a été censuré, au terme d'une décision de principe fondée sur l'attendu suivant :

« la règle selon laquelle les conventions doivent être exécutées de bonne foi permet au juge de sanctionner l'usage déloyal d'une prérogative contractuelle, mais elle ne l'autorise pas à porter atteinte à la substance même des droits et des obligations légalement convenus entre les parties ».

Ainsi la Cour de cassation invite-t-elle les juges (et les arbitres) à respecter scrupuleusement la « substance » des droits et des obligations convenus entre les parties. Les termes de l'échange – du « *bargain* » – appartiennent aux seules parties et le juge (sous réserve de disposition légale contraire) ne saurait y « porter atteinte », i.e. les contrôler, les apprécier, ni, a fortiori, les réviser, si du moins ils ont été « légalement convenus ». Le principe de la force obligatoire des contrats l'emporte sur les exigences de la bonne foi contractuelle. Ce qui est contractuellement dû est dû : le créancier doit pouvoir compter sur sa créance. Ce n'est pas son comportement qui pourrait justifier une quelconque remise en cause de ses droits. La solution est importante et de nature, si besoin était, à restaurer la confiance que crée le contrat.

Pour autant, les parties contractantes ont encore la bride sur le cou. L'exercice de leurs « prérogatives contractuelles » (résiliation unilatérale, exception d'inexécution, agrément, ...) est subordonné au jeu de la bonne foi contractuelle. L'« usage déloyal » de telles facultés est dûment sanctionné. Le juge retrouve alors son pouvoir d'appréciation : la prérogative mise en œuvre dans des conditions déloyales, i.e. dans des conditions traduisant une duplicité ou une incohérence, se trouvera neutralisée.

On imagine que cette distinction entre la substance des droits et des obligations et la prérogative contractuelle, seule la seconde étant ouverte au contrôle du juge, rendra perplexe plus d'un lecteur, car elle ne fait pas partie du langage juridique habituel. Toujours est-il qu'elle est désormais de droit positif. Sa transposition dans le monde des contrats maritimes s'imposera-t-elle ? Nous verrons bien, mais, à la réflexion, la question ne se posera peut-être pas, car il y a longtemps que les arbitres maritimes savent que si le contrat est la chose des parties et des seules parties, ils doivent veiller au maintien de la loyauté dans les relations contractuelles et spécialement dans l'application des clauses diverses et variées des contrats maritimes accordant telle faculté au fréteur ou au transporteur et tel pouvoir au chargeur ou à l'affréteur.

Ainsi les clauses dites de liberté sont-elles interprétées strictement et tout abus dans leur mise en œuvre est-il dûment sanctionné (v. P. Bonassies et Ch. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ 2006, n° 1025) ; de la même façon, les tribunaux anglais considèrent que les parties ne peuvent se prévaloir des mêmes clauses dans des circonstances où probablement il n'était pas dans l'intention desdites parties qu'elles s'appliquent (J. F. Wilson, Carriage of goods by sea, 4^{ème} éd., Longman, 21 s.). On sait aussi que les « *cancelling clauses* » obéissent aux mêmes principes (v. J.F. Wilson op. cit., 68 s. ; MM. Bonassies et Scapel, op. cit., n° 765).

N° 15
Hiver 2007-2008

Sommaire

Page 1 - L'éditorial de P. Delebecque

Page 2 - Les sentences récentes

Page 3 - Lettres de garantie pour absence de connaissance.
M. Rémond-Gouilloud

Page 5 - Revue de presse

Page 5 - Le ballastage et les envahisseurs aquatiques.
P. Raymond

Page 7 - Sur le web : Le canal de Suez

Page 8 - L'actualité de la Chambre

« *Dubitando ad veritatem pervenimus* »



Editorial (suite & fin)

En revanche, chaque fois qu'il s'agit de reconnaître les créances des uns ou des autres, l'exigence de bonne foi n'est pas, si l'on ose dire, dans le débat. Ce sont simplement les termes du contrat qui dictent la solution. Lorsque les surestaries sont exigibles, il importe peu de s'interroger du comportement du fréteur : il est créancier ; un point c'est tout, sa bonne ou mauvaise foi importe peu. De même en est-il lorsque le destinataire réclame sa marchandise : si sa créance est exigible, elle doit être payée, *i.e.* livrée.

Fallait-il rappeler ces règles élémentaires et cette interdiction de toucher à la « *substance des droits et des obligations des parties* », réserve étant faite des situations particulières telle que l'assistance où la révision judiciaire est traditionnellement admise et des contrats dominés par l'idée d' « *uberrimae fidae* » tels les contrats d'assurance ?

La décision que l'on a voulu présenter dans ce trop long éditorial n'est certainement pas si novatrice que certains ont bien voulu l'écrire. Sans chercher à dire que ce « *grand arrêt* » s'aligne sur ce que reconnaît depuis longtemps le droit des contrats maritimes, on observera qu'il a le mérite de donner de bons repères à tous ceux qui pratiquent le droit des contrats et qu'il donne l'occasion de souligner que la position raisonnable du droit français pourrait, de nouveau, servir de modèle : ne s'inscrit-elle pas entre celle du droit allemand (cf. § 242 du BGB, postulant que chacun doit exécuter le contrat de la façon requise par la bonne foi - *Treu und Glauben* -, ce qui permet aux juges sinon d'établir un principe général de loyauté et d'équité, du moins de créer des obligations telle que celle de protéger les intérêts du cocontractant, d'informer et de rendre compte), et celle du droit anglais (refusant de poser une obligation générale d'agir conformément aux exigences de la bonne foi dans l'exécution du contrat, mais y parvenant tout de même par des procédés détournés, cf. *Hong Kong Fir Shipping co Ltd. v. Kawasaki*, 1962, 2 QB 26, CA, limitant le droit pour une partie victime d'une inexécution de peu d'importance de mettre fin au contrat, dès l'instant que le motif véritable est de se départir d'une mauvaise affaire ; égal. dans une hypothèse inverse : *Attica Sea Carriers Corp v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei GmbH*, 1976, 1 LLR 250, CA ; v. plus généralement ; *W. Tetley, Good faith in contracts, particularly in the contracts of arbitration and chartering*, 2004, 35 JMLL, 561 s., spéc. n° 7 s.) ?

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/4_abonnement.php



M/V Jean LD

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.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG15.pdf>

Quelques sentences récentes

N° 1141 – B/L de C-P – Riz en sacs – Manquants et avaries – Affréteur à temps transporteur maritime – Responsabilité délictuelle de l'armateur fréteur à temps (Non)

Les assureurs ayant indemnisé le réceptionnaire pour des dommages et manquants à la marchandise ne sauraient fonder leur demande sur la responsabilité extra contractuelle de l'armateur. Il est de simple bon sens de rechercher la responsabilité du seul "penitus extraneus" dans la mesure où le tiers intéressé dispose d'une action de type contractuel. Par ailleurs, même si l'action était recevable, encore faudrait-il établir la faute contractuelle. Or seuls les arbitres anglais sont compétents pour interpréter la c/p à temps.

N°1142 – Transport de riz en sacs sous B/L – Avaries et manquants – Indemnité d'assurance par délégation – Assureurs subrogés – Responsabilité de l'armateur transporteur maritime, partagée pour avaries de manutention, entière pour avaries par mouille.

Le fait qu'il y ait eu délégation de paiement de l'indemnité d'assurance n'affecte en rien le droit à agir des assureurs subrogés. Si, en application de la Convention de 1924 la responsabilité de l'armateur ne peut être que partielle s'agissant des avaries et manquants liés à la manutention, cette responsabilité est totale s'agissant de moisissures, le transporteur ayant l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité et d'équiper convenablement les cales, afin d'éviter les effets de la condensation.

N°1143 – C-P "Synacomex 90" – Solde de fret résultant de despatch impayé – Remise de notice – Jours travaillés

C'est à bon droit que, le navire étant arrivé un jeudi – jour férié en Algérie – et la notice ne pouvant être remise que le samedi à partir de 08h00, l'affréteur fait débiter les staries le dimanche à 08h00, selon la c/p, et établit un décompte faisant apparaître un solde en sa faveur, résultant de despatch.

N°1144 – Transport de riz en sacs sous B/L – Avaries et manquants – B/L sans en-tête – Identification du transporteur maritime, affréteur à temps du navire

Les demandes des assureurs subrogés dans les droits du réceptionnaire formulées à l'encontre de l'armateur propriétaire sont mal dirigées, dès l'instant que le transporteur maritime est clairement identifié en la personne de l'affréteur à temps, étant précisé que le B/L a été signé par le Capitaine au nom dudit affréteur et que ce dernier a également prié le réceptionnaire de prendre en charge à sa place les frais de port.

Y a-t-il réellement des différences entre l'affrètement au voyage et à temps ?

A la page "Miscellanées" du site de la Chambre retrouvez l'article de J-Y Grondin sur ce thème :

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

Page "Miscellanées" :
http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php

Cliquez sur les liens !



M/V Pelican

DMF n° 681 Spécial arbitrage



Il est encore temps de rappeler à ceux d'entre-vous qui l'aurait manqué, la parution au mois de mai dernier du numéro spécial du DROIT MARITIME FRANÇAIS consacré à l'arbitrage.

Toute commande peut-être passée via le numéro vert :
0 825 08 08 00

Wolters Kluwers France SAS
1, rue Peugeot
92856 Rueil-Malmaison CEDEX

Quelques sentences récentes (suite & fin)

Il est reconnu que le transporteur maritime est un entrepreneur qui organise un transport et que s'il n'est pas propriétaire d'un navire, et se le procure aux termes d'une c/p à temps, l'armateur propriétaire n'est plus qu'un fournisseur de moyens mais pas un transporteur.

N°1145 – Contrat de tierce détention – Disparition et avaries à la marchandise – Tiers détenteur responsable de la disparition (Oui) – des avaries (Non)

La responsabilité de la disparition des sacs de riz pèse, selon le contrat, sur le tiers détenteur dès lors que la disparition n'a pu se réaliser sans la faute des deux employés de l'intéressé.

En revanche la responsabilité de la détérioration des marchandises confiées, n'incombe pas au tiers détenteur dès l'instant que le contrat stipule que "l'acheteur sera responsable des opérations de manutention dans l'entrepôt..." et "...qu'il prend toutes les mesures et précautions nécessaires pour maintenir au gage sa pleine valeur."

La valorisation des marchandises disparues est établie en fonction de sa valeur CAF.

L'UE et le shipping

= 25% de la flotte mondiale navigue sous les pavillons des Etats membres de l'Union européenne et 40% est contrôlée par des entreprises d'origine européenne,

= Près de 90% du commerce extérieur de l'UE en marchandises et plus de 40% de son commerce intérieur est transporté par la mer,

= Environ un milliard de tonnes de pétrole entrent dans les ports de l'Union européenne, traversent les eaux entourant son territoire chaque année

= 350 millions de passagers sont transportés chaque année sur des navires européens

Source : euractiv.com

La lettre de garantie pour absence de connaissance : une tolérance institutionnalisée

Martine Rémond-Gouilloud

Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Marne-la-Vallée - Arbitre maritime

Son intérêt est bien connu. Lorsque le navire est arrivé, la marchandise en souffrance, faute de connaissance, le capitaine ne peut en principe procéder à sa livraison. Devant l'impatience du destinataire, les risques de déperissement de la marchandise et le souci du navire de reprendre la mer, l'émission de la lettre permet de débloquer la situation, le transporteur acceptant de remettre sa cargaison au réceptionnaire lequel s'engage en contrepartie à le couvrir contre les réclamations d'un éventuel porteur légitime de connaissance venant à se manifester par la suite.

Certes la pratique est irrégulière : le transporteur qui l'accepte contrevient à l'article 50 du décret maritime du 31 décembre 1966, texte impératif, lequel subordonne la livraison à la remise d'un original du connaissance. En acceptant d'enfreindre cette règle, le transporteur **délivre sans livrer** : faute d'accomplissement du connaissance, le transfert de risques accompagnant la livraison ne peut intervenir (Cass. Com 2 mars 1993, Rev. SCAPEL, p.39). Quant au signataire de la lettre, **il garantit sans cautionner**. Dispensé de justifier des pouvoirs spéciaux entourant l'émission de « *cautionnements avals ou garanties* » suivant le droit des sociétés (C.A Rouen 11 avril 1985, B.T 86, p.69 nos obs.), il n'en offre pas les garanties et doit le plus souvent renforcer son engagement à l'aide d'une garantie bancaire. Surtout, son engagement n'étant pas l'accessoire calqué sur celui du débiteur principal, son étendue ne se trouve pas précisée : le voici tenu de répondre, à première demande, de tous **dommages, directs et indirects**, nés de l'émission

Lettres de garantie pour absence de connaissance : une tolérance institutionnalisée (suite & fin)

de la lettre ; ainsi, on l'a vu, jusqu'aux conséquences du boycott infligé à l'ensemble de la flotte du transporteur garanti, par l'Etat d'origine de la cargaison, la banque garante se trouvant condamnée à lui verser 5.000.000 FF d'indemnités (C.A Aix-en-Provence 27 avril 1984).

Cependant la commodité du procédé a bientôt eu raison des réticences juridiques : les incertitudes liées à la mondialisation des affaires accroissant le besoin de garanties en ont facilité la banalisation (ARRADON, Gazette Chambre 2004, n°4, p.1) ; la forme des lettres calquées sur les garanties P&I, familières aux usagers, a facilité cette accoutumance. Leur systématisation aidant, les voici même devenues le support d'accords sur la compétence juridictionnelle ou arbitrale (C. SCAPEL, Gazette Chambre, n°14 aut. 2007). La tolérance devenue exigence, des clauses contractuelles en imposent désormais le respect. L'exception emportant la règle, le même capitaine qui, voici dix ans se trouvait stigmatisé pour avoir procédé à une livraison sans connaissance à un tiers sans qualité, voit aujourd'hui sa responsabilité engagée pour l'avoir refusée, dès lors qu'une lettre de garantie lui a été présentée. Pis : pour avoir ainsi immobilisé indûment son navire, son armateur pourrait se voir privé du droit de réclamer à son affréteur des surestaries pour retard (Sir E. SCRUTTON ; on Charter parties 1996, art. 147, p.293). En somme voici la violation... devenue obligation.

Le droit peine à suivre. Dix ans après que la Cour de cassation se soit fermement, et, pensait-on, définitivement prononcée sur la nature autonome de la lettre, « laquelle consacre un engagement indépendant du contrat de transport » (Cass. Com. 17 juin 1997, D.M.F 97, 725, rapport Rémy), relevant donc du droit commun des contrats, sa dernière jurisprudence ne tient plus la dispense de présentation du connaissance lors du retrait de la marchandise que pour un « aménagement des obligations usuelles découlant du contrat de transport » : l'exigence d'une lettre de garantie s'intégrant au dit contrat ne donne dès lors pas lieu à un engagement propre du destinataire (Cass. Com. 22 mai 2007, JCP II. 101.39, note DELEBECQUE). La lettre de garantie peut-elle donc désormais être tenue pour substituée à l'original du connaissance, la présentation de ce dernier devenue du coup facultative ?

Un arrêt récent semble l'admettre, énonçant que l'obligation légale du transporteur de ne livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissance ne s'impose que « sauf convention contraire » (Cass. Com. 19 juin 2007, D.M.F 2007, p. 790 obs. TASSEL).

Ce revirement « bord sur bord », troublant pour l'interprète, appelle quelques remarques. Son avantage, patent, tient au jeu de la prescription annale édictée par l'article 32 de la loi maritime. Autonome, la lettre de garantie, y échappant, relèverait des prescriptions du droit commun. Et il est assurément injuste qu'une livraison irrégulière, entorse à la loi, fournisse un prétexte pour s'affranchir des contraintes de cette loi. Etait-il pour au-

tant bien nécessaire d'occulter le rôle du connaissance ? Ne suffisait-il pas de se souvenir du champ, potentiellement très large de l'article 32 de la loi maritime suivant lequel « l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées au présent chapitre ». Etait-ce du reste possible ? Suivant l'article 55 du décret maritime, « le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison », livraison ne pouvant évidemment résulter que de la présentation de l'original du connaissance.

On observera ensuite que face à un engagement aussi risqué, non seulement pour le transporteur et son destinataire, mais également pour les mandataires appelés à endosser leurs obligations, d'autant plus redoutables en l'absence de caution bancaire, l'encadrement juridique de la lettre manque singulièrement de précision. Les conditions de l'engagement varient : son déclenchement suppose-t-il la signature officielle d'une personne autorisée, ou un simple télex ? Une dérive récente

laisse supposer qu'un fax, pourquoi pas un « mél » ou un coup de téléphone, y suffirait...

L'on s'étonnera encore de ce que le contentieux relatif à la lettre de garantie ne fasse nulle place à la cause expliquant le retard du connaissance. La grève des postes a bon dos. Et si le cas de force majeure – imprévisible – imputable – extérieur peut excuser le recours à des succédanés dangereux, il ne devrait pas permettre de couvrir les négligences de tous ordres, simples marques de la mauvaise exécution du service promis.

Plus grave enfin, la banalisation de clauses contractuelles enfraignant le processus impératif du contrat de transport maritime, portant atteinte à la fiabilité du connaissance, nuit à la protection de son transporteur, et, dans la mesure où il est négociable, à la sécurité des crédits auxquels il sert d'assise. C'est assez dire que, face à cette prolifération d'ersatz mal maîtrisés, coûteux (sauf si les services bancaires devaient s'avérer gratuits...), propices en outre à des évaluations manipulées (rapport conseiller POTOCKI, D.M.F, oct. 2007, p.792), la vigilance est de rigueur.

Avant d'enterrer le connaissance, maillon clef de la chaîne du transport maritime, les textes impératifs qui lui confèrent son intérêt, et avec lui l'ensemble des relations commerciales et bancaires dont il garantit la solidité, il semble que décidément, un audit s'impose.

La lettre de garantie pour absence de connaissance est une pratique, certes irrégulière, mais dont l'intérêt est bien connu et dont la commodité du procédé a eu raison des réticences juridiques.

Malgré tout, le connaissance reste le maillon clef de la chaîne du transport maritime sur lequel s'appuie l'ensemble des relations bancaires et commerciales.



"Comment ça marche ?"

En illustration de l'article de P. Raymond, vous pouvez consulter deux sites (en anglais) de deux grandes sociétés qui offrent aux armateurs la possibilité d'équiper leurs navires de systèmes de gestion des ballasts.

= Alfa-Laval, système **PureBallast** :
<http://wittylink.com/7920160>

= **OceanSaver** :
1/ Clip (au format Flash)
<http://wittylink.com/x2162>
2/ Site web
<http://wittylink.com/x6163>



M/T Bro Ellen

"Cougar Ace"

A l'été 2006, un navire d'un très grand et très sérieux armement a développé une **gîte de 80°** lors d'une traversée du Pacifique. Il s'agissait d'un transporteur de voitures de 200 m. de long avec plus de 4 700 voitures à bord.

Très probablement, cet incident résulte d'une perte de stabilité lors d'un renouvellement de ballast.

Voir le site des USCG et les galeries de photos spectaculaires :

<http://wittylink.com/x1164>

<http://wittylink.com/x0191>

Nouvelles du large : revue de presse

CNUCED Transport newsletter 12-07 Le transport maritime selon les chiffres de 2006 a augmenté de 4,3% pour atteindre 7,4 milliards de tonnes. La flotte mondiale, début 2007, a atteint 1,04 milliard de tonnes de port en lourd en augmentation de 8,6%. Cette flotte a un âge moyen de 12 ans, et les porte conteneurs de 9,1 ans seulement. Selon les dernières données, le fret représente 5,9% de la valeur des importations mondiales. En 2006, 440 millions d'EVP ont été manipulés dans les ports, une augmentation de 13,4%.

Le Monde 18-12 Le Beluga Skysails, un cargo 132 mètres de long, doté d'un système de traction par cerf-volant, vient d'être baptisé à Hambourg. L'aile, d'une surface de 160 m², pourrait permettre de réduire de 20 % sa consommation.

Les Echos 13-12 Le Cluster maritime Français (CMF) évalue le chiffre d'affaires global de la France maritime d'aujourd'hui (Transport, sécurité, construction navale, nautisme, pêche, banques, assurances etc) à 37 milliards d'€, représentant 320 000 emplois directs.

Le Marin 7-12 L'AFCAN demande à N. Sarkozy le maintien du critère de nationalité française des Capitaines pour les navires de pavillon national et cela en dépit de l'obligation de se mettre en conformité avec le droit communautaire.

Maritime Advocate OnLine 4-12 E. Mitropoulos est réélu pour un nouveau mandat de 4 ans à la tête de l'OMI.

Lloyd's List 30-11 2006, une année terrible pour les litiges et réclamations, la pire des 15 dernières années, malgré le déclin des pertes totales depuis 25 ans.

Marine Log 11-07 Le navire écolo ultime sera-t-il nucléaire ? Eu égard au réchauffement et à l'augmentation des coûts du combustible fossile, c'est la réponse qu'est tenté de donner le Center for Commercial Deployment of Transportation Technologies en examinant la faisabilité d'un projet d'une flotte de porte-conteneurs de 9,200 TEU, sans rejet atmosphérique quelconque, déployée entre les USA et l'Extrême Orient.

Le Monde 20-11 Indice de performance logistique : La Banque mondiale a publié un indice et les résultats placent en tête du classement Singapour et les Pays-Bas. La France est au 18^{ème} rang.

Int'l Freight Weekly 18-11 L'expansion des ports ne suit pas du tout l'expansion du commerce mondial. Dans beaucoup de régions, les ports seront à la limite de l'engorgement en 2012.

Le ballastage et les envahisseurs aquatiques

Pierre Raymond

Secrétaire Général de la C.A.M.P. - Arbitre maritime

L'utilisation de l'eau de mer comme eau de ballast est indispensable à la navigation maritime. L'eau de mer a remplacé sur les navires en acier le ballast solide qui était embarqué sur les navires en bois. L'embarquement d'eaux de ballast permet, lorsque le navire est léger (c'est à dire sans marchandise à bord) – par exemple pétrolier ou vraquier en route vers son port de chargement – ou ne transporte qu'une cargaison partielle :

- d'assurer la navigabilité du navire et sa stabilité,
- d'atteindre un enfoncement et des lignes d'eau compatibles avec une navigation en toute sécurité, et éventuellement l'accessibilité à quai sous les portiques de chargement
- de régler l'assiette afin, notamment, d'avoir un tirant d'eau arrière suffisant pour obtenir un bon rendement de l'hélice par tous temps,
- de maintenir les contraintes de coque dans des limites acceptables.

C'est ainsi qu'on estime à environ 10 milliards de tonnes d'eau de mer de ballast transportées annuellement dans le monde.

Les pétroliers géants (VLCC : very large crude carrier) de 250.000 tonnes et plus de port en lourd, prennent de 80.000 à 150.000 tonnes de ballast suivant les saisons et les océans traversés. Les gros vraquiers "Capesize" de 150.000 à 180.000 tonnes de port en lourd embarquent de 60.000 à plus de 100.000 tonnes de ballast.

Le ballastage en eau de mer pose de graves problèmes d'environnement.

Le ballastage et les envahisseurs aquatiques (suite)

En effet, les eaux embarquées au début du voyage (dans les ports, les estuaires ou les rivières) contiennent des micro-organismes ou espèces vivantes animales ou végétales (algues et phytoplanctons) pathogènes et souvent nuisibles.

A destination, le navire rejette ses eaux de ballast dans un écosystème aquatique totalement différent contenant d'autres espèces qui peuvent ne pas s'accommoder des organismes ainsi importés. Ces espèces étrangères nuisibles peuvent coloniser ce nouveau milieu en éliminant les espèces indigènes.

Dans un récent commentaire des Nations Unies sur la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer, il est précisé que : "*La plus grande menace pour le milieu marin résulte de l'introduction d'espèces étrangères nuisibles dans de nouveaux milieux par les rejets d'eaux de ballast effectués par les navires.*"

A titre d'exemple, on peut citer quelques effets néfastes de ces rejets d'eaux de ballast :

- invasion de la "*moule zébrée*" dans les Grands Lacs américains et sur la côte Est des USA, tendant à étouffer les autres espèces du fait de sa prolifération extraordinaire, et obstruer les canalisations industrielles côtières, entraînant des dépenses considérables de nettoyage et d'entretien,
- développement exponentiel de méduses en Mer Noire à l'origine de la disparition des poissons et de l'extinction des activités halieutiques,
- efflorescence d'algues en Méditerranée et d'espèces de varech en Australie détériorant la qualité de l'eau et polluant profondément l'écosystème,
- introduction sur la côte atlantique et pacifique des USA du crabe vert européen qui dévore mollusques, crustacés et algues,
- invasion d'algues microscopiques toxiques qui sont absorbées par les coquillages devenant ainsi impropres à la consommation humaine (problème auquel sont confrontés de façon répétitive les ostréiculteurs du bassin d'Arcachon).

Une des solutions pour éviter ces désastres écologiques est de remplacer les eaux de ballast en pleine mer, car les espèces côtières n'y survivent pas et de même les espèces recueillies en haute mer ne subsistent pas dans les eaux côtières où elles sont rejetées.

Mais un changement de ballast à la mer est une opération qui peut s'avérer extrêmement dangereuse pour la sécurité même du navire suivant les conditions météorologiques rencontrées, notamment quand il s'agit de grands navires et d'importantes quantités de ballast.

Une telle opération à la mer exige de suivre une procédure stricte de séquences de rejet et rechargement, afin d'éviter de graves problèmes de contraintes de coque et éventuellement de stabilité. Plusieurs navires ont subi de graves avaries et ont même fait naufrage à la suite de changement de ballast à la mer*.

Une telle opération dure plusieurs jours "*non stop*" sur les navires de grande taille et occupe à plein temps une partie de l'équipage. Par ailleurs le coût de fonctionnement des pompes et groupes électrogènes (combustible consommé et entretien) n'est pas négligeable.

Il reste également le problème de l'élimination des sédiments qui se déposent et s'accumulent au fond des citernes de ballastage et dont le poids peut atteindre plusieurs centaines de tonnes sur les grands navires. Ce nettoyage est une opération très difficile à effectuer du fait de la structure des citernes et leur confinement.

Le Comité de la Protection de l'Environnement de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) s'est intéressé à tous ces problèmes dès 1988 en vue d'établir

une politique internationale sur la gestion des eaux de ballast.

Ces travaux ont abouti en 2004 à l'adoption de la Convention Internationale de Gestion des Eaux de Ballast qui prévoit :

- d'imposer des règles pour le traitement des eaux de ballast, à défaut de renouvellement à 95% avant l'entrée au port,
- de définir des normes d'équipement de vidange,
- de mettre en place dans les ports des installations de réception des sédiments,
- de laisser à chaque Etat le soin d'appliquer les mesures qu'il jugera utile en harmonisant les équipements entre 2009 et 2016.

Cette Convention entrera en vigueur lorsque 30 pays l'auront ratifiée, ce qui est actuellement le cas de 8 pays seulement**.

Sans attendre son application, des mesures unilatérales ont été prises par 4 pays : USA, Canada, Australie et Nouvelle Zélande.

Ainsi des contrôles sévères sont effectués dès l'arrivée des navires qui peuvent se voir interdire tout rejet des eaux de ballast si celles-ci contiennent des organismes jugés pathogènes ou nuisibles et refuser l'entrée au port.

En France, la loi du 30/12/2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a modifié le Code de l'environnement, en imposant aux navires de plus de 300 UMS de jauge brute, pénétrant dans les eaux territoriales, de justifier par des documents de bord du renouvellement de 95% de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales ou bien qu'ils ont procédé à la neutralisation des eaux et sédiments au moyen d'équipements embarqués agréés par l'administration compétente au vu de leur efficacité technique et environnementale.

Au niveau international, des solutions pour équiper les navires sont étudiées, telles que :

- traitement chimique consistant à injecter dans les citernes un produit chimique pour désinfecter l'eau de ballast. Des essais à base de bioxyde de chlore qui éliminerait les organismes en suspension ont été pratiqués avec des résultats, semble-t-il acceptables. D'autres produits chimiques ont été envisagés, mais leur déversement provoquerait éventuellement d'autres dégâts dans les écosystèmes,
- traitement mécanique dont le but est de nettoyer les eaux de ballast par filtrage ou chauffage par exemple, mais rien à ce jour n'est encore décidé ou homologué quant aux mesures à appliquer aux navires ***.

La ratification de la Convention par la France est ainsi retardée car aucune solution scientifique n'est satisfaisante et n'a fait la preuve de sa réelle efficacité.

Récemment l'OMI a décidé de reporter l'application de la Convention à la fin de 2011, car il n'existe toujours pas suffisamment de systèmes de traitement permettant de réunir les critères convenus.

Ces problèmes de ballastage peuvent certainement faire l'objet de litiges entre armateurs et affrêteurs dans le cas où, par exemple, un navire se verrait interdire le rejet de son ballast et par conséquent l'entrée d'un port et serait obligé de retourner en mer pour changer de ballast et ainsi poursuivre le voyage entrepris.

Si dans un affrètement au voyage il paraît incontestable que l'armateur reste entièrement responsable du ballastage et de sa gestion, dans un affrètement à temps la responsabilité à cet égard pourrait être appréciée différemment.

* Voir "*Cougar Ace*", page précédente

** Voir BIMCO BULLETIN (page 50) - June 2007

*** Voir "*Comment ça marche ?*", page précédente

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

Lloyd's List 6-11 Pour le DNV, une cause importante d'accidents réside dans le fait que beaucoup d'équipages, souvent stressés et surchargés de travail n'ont pas le temps d'appliquer correctement les procédures de sécurité et check-lists demandées par l'armateur, alors que, d'autre part, ce dernier impose un équipage réduit et des cadences soutenues.

Lloyd's List 24-10 Selon une étude de Bruxelles, il est plus que temps pour l'UE de renforcer la protection de ses droits intellectuels dans le secteur maritime et technologique, surtout vis-à-vis de la Chine.

Le Marin 19-10 L'UE renonce à l'idée d'une garde-côtes européenne à l'image des Coast-Guards américains, c'est une fausse bonne idée selon Bruxelles.

TradeWinds 19-10 Le chantier Samsung en Corée a dévoilé son projet de construction d'un porte-conteneurs de 16 000 EVP pour 180 000 tonnes, grand comme 4 terrains de football.

Les Echos 29-10 La surveillance des détroits surchargés devient une préoccupation cruciale. 40 millions de barils de pétrole traversent chaque jour les océans et ce chiffre devrait atteindre 67 millions en 2020 quand les Etats Unis importeront plus de la moitié de leur pétrole au lieu d'un tiers actuellement

Euractiv 19-10 L'UE favorise le passage au transport de fret ferroviaire et maritime : la Commission a présenté des projets visant à rendre le transport de fret dans l'UE plus efficace et durable, grâce aux progrès en logistique et en favorisant l'usage plus fréquent de modes de transport plus propres, comme le transport ferroviaire et maritime.

Lloyd's List 18-10 L'OMI suggère que près de 30 % des conteneurs chargés avec des marchandises dangereuses sont, soit non correctement déclarées, soit mal

arrimées à l'intérieur des conteneurs. Le TT Club réclame que les personnels à terre s'occupant des bookings de ces marchandises reçoivent une formation obligatoire au code IMDG.

L'Antenne 17-10 A l'invitation de l'Amiral Lanxade, Président de l'Académie de Marine, c'est le Président du directoire du Groupe CMA CGM qui va aujourd'hui présider la séance de rentrée de l'Académie. Jacques Saadé en effet va recevoir, de cette instance, le prix Manley-Bendall, qui récompense chaque année une personnalité du monde maritime pour ses qualités de marin, de chef d'entreprise ou d'inventeur.

AFP 1-10 Tous les marins garderont leur régime spécial de retraite, qu'ils travaillent dans la marine marchande ou dans la pêche, a affirmé le syndicat maritime CFDT après une réunion avec le ministre du Travail Xavier Bertrand.

LamyLine 1-10 La France vient d'adhérer au Protocole modifiant la Convention de Londres du 19 novembre 1976 en matière de créances maritimes. Ce Protocole modificatif offre une indemnisation accrue en cas d'événements de mer engageant notamment la responsabilité des propriétaires de navires. Les limitations d'indemnité en particulier ont été réévaluées.

TradeWinds 28-9 De nombreux signaux montrent que les affréteurs, dans un marché fort, acceptent de charger sur des vraquiers âgés. Il y a 5 ans, 15 ans d'âge était une limite maximum, cela n'est souvent plus le cas aujourd'hui. Certaines sociétés chinoises acceptant des navires de tout âge (jusqu'à 33 ans).

L'Antenne 17-10 Le Sénat a entériné mardi l'ouverture de la fonction de Capitaine à des étrangers en adoptant le projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires. Cette modification destinée à aligner la législation française sur le droit européen ouvre les fonctions de capitaine et de son suppléant à tout ressortissant communautaire.

Nouvelles du large - La Canal de Suez, F. de Lesseps, la crise de 1956, quelques sites

= Le Canal dans l'encyclopédie Wikipédia : http://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Suez

= Photo aérienne interactive du Canal (Déplacez vous au moyen des flèches et jouez sur l'échelle avec '+' et '-' :

<http://wittylink.com/x1166>

= Chronologie politique du creusement jusqu'à la crise de 1956 : <http://wittylink.com/x0167>

= Plans, histoire, défis techniques et iconographie :

http://www.associationlesseps.org/fr/suez_plan.html

= Histoire, vue du côté égyptien : <http://wittylink.com/x8168>

= F. de Lesseps par G. de Diesbasch (émission audio en ligne) : <http://wittylink.com/x1169>

= F. de Lesseps, un relieur de mers : <http://wittylink.com/x0170>

= F. de Lesseps, à l'Académie Française : <http://wittylink.com/x2171>

La crise de 1956

= Une expédition tripartite : <http://wittylink.com/x1172>

= Les Occidentaux et la crise de Suez, une relecture politico-militaire : <http://wittylink.com/x3173>

= Archives audiovisuelles de l'INA : <http://wittylink.com/x3174>

= L'affaire du Canal : <http://histgeo.free.fr/troisieme/gf/suez.html>

= Port-Saïd 50 ans après : <http://wittylink.com/x8175>

= Londres voulait détourner le Nil : <http://tinyurl.com/23xymy>

= Le Times et le fiasco de Suez :

http://www.courrierinternational.com/article.asp?obj_id=67654

Géostratégie

= "Suez et Panama : 2 carrefours géostratégiques du globe" :

<http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/memoires/99/m99molo.html>

= Les intérêts stratégiques des canaux interocéaniques : <http://wittylink.com/x8176>

Tout savoir des conditions du passage, des coûts, quels navires sont en cours de transit etc

= <http://www.worms-psd.com/index.html>

= <http://www.lethsuez.com/index.htm>



M/V Tobago
Keelung (Taiwan) - Décembre 1973



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

Nouvelle brochure des Statuts et Règlements

A la suite de quelques modifications aux Statuts et Règlements adoptées par l'Assemblée Générale du 13 juin 2007, une nouvelle brochure a été récemment éditée.

Les modifications essentielles intéressent :

- les Statuts - article 8 - composition du Comité qui comporte désormais six membres suppléants (au lieu de quatre) et trois membres titulaires.
- le Règlement d'arbitrage - article XII bis - qui prévoit la notification de la clôture des débats dans le cas où une sentence avant dire droit est rendue.

Le Comité de la Chambre (composition et mission)

Il est apparu opportun d'élargir le Comité de la Chambre pour porter le nombre de membres suppléants à six au lieu de quatre, afin d'équilibrer les spécialités des différents membres et de faciliter le choix de ceux qui sont appelés à examiner les sentences lorsque les membres titulaires en sont empêchés pour avoir participé à l'instance arbitrale.

La composition du Comité peut être consultée sur le site :

http://www.arbitrage-maritime.org/fr/1_organes.php

Nous rappelons ci-après les attributions du Comité :

- désigner, au premier degré, le 3ème arbitre du collège de trois arbitres ou l'arbitre unique à la demande des parties,
- désigner les trois arbitres d'un collège du second degré,
- désigner le ou les trois arbitres dans une procédure d'urgence,
- prendre connaissance avant notification des projets de sentence et faire toute remarque de forme et attirer l'attention des arbitres éventuellement sur le fond,
- donner un avis au Président en cas de difficulté, notamment de procédure.



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.