

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

3 numéros par an

Numéro 22 - Printemps 2010

● Editorial
Philippe Delebecque
Page 1

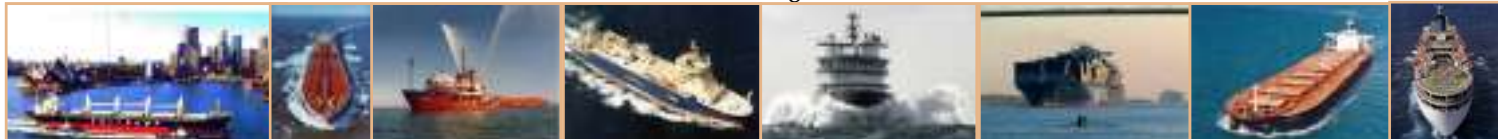
● Le fait du Prince
Yves Tassel
Page 2

● Le site web du BV
Philippe Boisson
Page 3

● Acceptable ou non,
ce navire ?
Jean-Pierre Laffaye
● Sentences récentes
Page 4

● Le web maritime :
La "Jeanne d'Arc"
Page 5

● Revue de presse
● L'actualité de la
Chambre
Page 6



"Sub lege libertas"

Vers une meilleure reconnaissance des droits des assureurs facultés

Editorial par P. Delebecque
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

L'histoire juridique est une longue sinusoïde dont les amplitudes sont plus ou moins fortes, puisqu'il n'est pas rare que deux ou trois pas en avant soient compensés par un ou deux pas en arrière. Ainsi en va-t-il de la condition des assureurs facultés. Tous les praticiens ont eu l'occasion de s'interroger sur la qualité à agir desdits assureurs dans tel ou tel « cargo claim ». Les arbitres de la Chambre ont su déjouer ce qui, souvent, relevait du dilatoire en admettant la recevabilité des actions dès l'instant que les éléments du dossier permettaient d'avoir la conviction¹ que les indemnités avaient été bel et bien payées en application des clauses de la police (v. déjà, P. Bonassies, cette Gazette, n° 1 – Avril 2003). La jurisprudence étatique est désormais de la même veine. Sans doute s'agissant de la subrogation légale, appartient-il à l'assureur de démontrer qu'il était tenu contractuellement de régler l'indemnité en exécution de la police (Cass. com. 16 juin 2009, n° 07-16.840), mais dans deux arrêts du 22 septembre 2009 (n° 08-17.554 et 08-17.555), la haute juridiction a précisé que cette exigence ne devait pas être prise au pied de la lettre et que les juges pouvaient se faire eux-mêmes une religion de la raison justifiant le paiement de l'assureur. Quant à la subrogation conventionnelle, elle résulte de la seule volonté expresse de l'assuré manifestée en même temps que le paiement reçu de l'assureur ou, à la rigueur, peu auparavant, sans que cet assureur n'ait à établir que le règlement est intervenu en exécution de son obligation contractuelle de garantie. Voilà de quoi rassurer les assureurs facultés et réduire d'inutiles contentieux.

Dans le prolongement, on retiendra cette récente décision de la chambre

commerciale de la Cour de cassation (Cass. com. 26 janv. 2010, navire « Tai Gu Hai », n° 08-13.898) ayant admis qu'un assureur facultés pouvait valablement se retourner contre le transporteur, alors pourtant qu'il avait indemnisé son assuré malgré l'expiration du délai de prescription biennale affectant le contrat d'assurance. L'assureur qui a payé l'indemnité contractuellement due à son assuré est légalement subrogé dans les droits de ce dernier, peu importe que ce paiement intervienne alors que l'action de l'assuré était prescrite. La solution, d'une importance



pratique capitale, nous paraît très juste dans la mesure où le paiement d'une dette prescrite n'est pas un paiement indu. On ajoutera que l'assureur subrogé dans les droits et actions de l'assuré est recevable à exercer seul, à concurrence du montant de l'indemnité payée, le recours subrogatoire contre le tiers responsable hors la présence de son assuré (Cass. 2^{ème} civ. 4 févr. 2010, n° 08-17.115). C'est alors l'assureur, et lui seul, qui est maître de l'action à poursuivre contre le tiers responsable.

Enfin, rappelons que rien ne s'oppose à ce que l'assureur reçoive de son assuré instruction de payer l'un de ses

créanciers, à l'exemple du vendeur des marchandises transportées. Le paiement de l'assureur intervient alors dans le cadre d'une délégation dûment obligatoire une fois acceptée et parfaitement efficace une fois exécutée (cf. Sentence CAMP « Ya Samadu », n° 1142 du 10 septembre 2007). Cette délégation est, en tant que technique de paiement simplifiée, libératoire pour l'assureur et entraîne l'extinction des obligations préexistantes à concurrence du paiement réalisé.

Il faut se féliciter de ces différentes solutions qui, alliant rigueur juridique et pragmatisme, devraient permettre, dans de nombreuses affaires, d'aborder plus rapidement les problèmes de fond. Espérons simplement que leur portée ne sera pas trop rapidement atténuée par les réponses aux questions qui se préparent sur le terrain de la détermination de la loi applicable (cf. règlement 593/2008, dit « Rome 1 », art 14 et 15 consacrés à la subrogation conventionnelle et à la subrogation légale).

Note

¹Notre système d'administration judiciaire ou arbitrale de la preuve – que l'on prendra le soin de distinguer du système d'admissibilité légale des modes de preuve qui relève du fond du droit – repose tout entier sur les parties, à charge pour elles de convaincre le juge ou l'arbitre. Le juge ou l'arbitre peut sans doute ordonner d'office des mesures d'instruction, mais il ne peut, en aucun cas, le faire pour pallier la carence des parties. Il reste que l'essentiel est dans la conviction du juge ou de l'arbitre : la vérité sera la sienne. Le régime de la « discovery » ou de la « disclosure » du droit anglais traduit une philosophie un peu différente, car cette procédure est avant tout le moyen de découvrir des éléments que le demandeur ne connaissait pas et dont l'existence doit être révélée par le défendeur lui-même : la vérité est alors davantage celle que les parties dévoilent que celle dont le juge se persuade.



La revue annuelle 2010 est en ligne, elle se télécharge en français ou en anglais à l'adresse suivante :

<http://petitlien.fr/1f0>

Vous pouvez aussi lire l'interview que Jean Bernard Raoust, Président de BRS, a donné à Mer et Marine :

<http://petitlien.fr/1f1>



M/V «Circea»

Estoppel et arbitrage

Ce concept anglo-saxon "fait le buzz" depuis quelques temps. La 1^{ère} Chambre civile de la Cour de cassation, dans un arrêt du 3 février 2010, vient d'en préciser à son tour la définition. Constitue un estoppel un changement de position en droit opéré par une partie de nature à induire en erreur une autre partie sur ses intentions. L'arrêt peut-être lu en suivant le lien ci-dessous :

<http://petitlien.fr/1fl>



M/T «La Condamine» en transit en Manche

Réforme du droit de l'arbitrage en projet

Un projet de décret est en préparation dont le but est d'améliorer l'efficacité des sentences rendues ou reconnues en France. Lisez l'article de Me Bertrand sur ce sujet en suivant le lien ci-dessous :

<http://petitlien.fr/1mw>

Le fait du Prince en droit maritime

Yves Tassel

Professeur émérite de l'Université de Nantes

Les autorités de police sanitaire d'un port refusent que la marchandise soit déchargée parce qu'elle est avariée par de l'eau (*Sent. CAMP n° 1102, 2 août 2004, navire El Kef, DMF 2005. 157*) ; une cargaison de 800 cartons de bouteilles de whisky en transit dans un port libanais est saisie par les douanes (*CA. Aix-en-Provence, 11 mars 2004, BTL 2004. 703*) : dans ces deux cas, l'armateur peut-il être exonéré de la responsabilité qui, a priori, lui incombe pour ne pas être en mesure de délivrer la marchandise transportée ? Un navire est, par décision de justice, saisi dans le port de déchargement du précédent voyage (*Sent. CAMP n° 1116, 30 juin 2005, navire Winner, DMF 2006. 331*) : le fréteur doit-il répondre de sa non présentation dans les limites du délai contractuel prévu par la dernière charte-partie au voyage souscrite ? On le voit, des autorités de police des douanes, de police sanitaire ou de police du maintien de l'ordre, voire une autorité judiciaire, gênent parfois la bonne réalisation d'un contrat. Dans quelle mesure l'armateur ainsi empêché d'exécuter ses obligations est-il protégé des conséquences dommageables qui s'en suivent ?

La réponse relève de la délicate notion juridique de « fait du Prince ». On désigne par cette expression « une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire » (*CA Rouen (2e Ch. civ.), 23 mai 2001, Hanjin Shipping c./ SA Thyssen, Navire Vosa Carrier, DMF 2002. 44, obs. Vialard intitulées « Ascenseur pour l'échafaudage d'un cas excepté : le fait du Prince », et DMF HS n° 7, p. 69, n° 81, obs. Bonassies. - CA Paris (5^e Ch sect. A), 20 mars 2002, Mitsui OSK Line c/ Crystal et Bax Global, navire Vosa Carrier, DMF 2004. 150, obs. Le Louer*). La notion est présente dans les Règles de La Haye - Visby sous l'expression formelle plus détaillée de « arrêt ou contrainte de prince, autorités du peuple ou autorité judiciaire » (art. 4.2.g), événement dont le transporteur ne répond pas et qui, pour cette raison, est qualifié de cas excepté de responsabilité du transporteur maritime.

Même si le « fait du Prince » n'est pas très fréquemment soutenu en justice, l'intérêt pratique et théorique de ce cas exonératoire de responsabilité ne fait aucun doute. Il pose, en effet, une double problématique relativement à la notion elle-même et à ses effets.

1 - La notion de « fait du Prince »

S'il n'est pas difficile de définir le « fait du Prince » (*cf. supra les deux arrêts Vosa Carrier précités*), la notion présente la double problématique suivante : on se demande si l'acte ou la décision doit présenter le caractère de l'illégalité ou, à tout le moins, de l'illégitimité ; on se demande aussi si la notion doit être limitée au fait constituant un événement de force majeure.

A - Certes, on peut facilement comprendre que la décision illégale ou illégitime d'une autorité publique ne pèse pas sur le débiteur de l'obligation dont l'exécution est ainsi devenue impossible. Sous réserve de la question de la force majeure, on peut admettre que le transporteur n'ait pas à répondre des conséquences d'une décision qui n'aurait pas dû être prise ou d'une action qui n'aurait pas dû avoir lieu. En conséquence, on a parfois estimé que le « fait du Prince » doit se réduire à la décision contraire au droit. Constitue une trace de cette pensée la sentence *Oakland Pioneer* qui insiste sur le caractère « totalement arbitraire » parce que « elle ne s'imposait nullement » de la décision prise, en l'occurrence le rejet de la totalité d'une cargaison de rations alimentaires destinées aux écoles d'Arabie Saoudite, alors que seule une infime partie de celles-ci avait été polluée par un mauvais arrimage dans les cales du navire (*Sent. CAMP n° 798, 18 mars 1991, DMF 1991. 545*).

Cependant, d'autres juristes pensent en sens contraire. Ainsi en était-il de Rodière, repris par Vialard, qui voit le « fait du Prince » dans la décision d'une autorité établie et exonératoire en elle-même (*Rodière, Affrètements et transports, Tome II, n° 760*), l'illégalité de la mesure ne venant que rendre, après coup, encore plus justifiée l'exonération du transporteur (*Vialard, sous navire Vosa Carrier, op. cit.*).

Cette seconde opinion nous semble préférable à la première parce qu'une décision légale ne cesse pas d'être contraignante. Autrement dit, l'essence de la notion ne se trouve pas, selon nous, dans le caractère illégitime de la décision mais dans son caractère irrésistible (insurmontable). En bref, dans l'expression « fait du Prince », l'accent ne doit pas être placé sur le mot « fait » mais sur le mot « Prince ». L'expression désigne définitivement l'acte d'autorité contraignant sans qu'il soit nécessaire de s'interroger sur son bien ou mal fondé.

Dès lors, il peut paraître paradoxal de se pencher sur le point de savoir si le fait doit constituer, en outre, un événement de force majeure. N'en est-il pas toujours ainsi dès lors que l'essence de l'autorité publique est de s'imposer ? La remarque est juste mais elle n'est pas concluante. Il se peut, en effet, que la décision de l'autorité publique ne soit pas, en elle-même, définitive. On touche ici à l'aspect le plus délicat de la notion.

B - La difficulté vient de ce que la notion renvoie, plus ou moins, à la souveraineté de l'Etat et aux instances qui le dirigent. Pour faire bref, on sait qu'il existe des Etats dits « de droit » et des Etats dont la pratique du droit atteint un degré peu conforme à celui que les Pays occidentaux acceptent. Il y a donc ici une marge de manœuvre intéressante et l'on comprend que le Juge ou l'Arbitre saisi de cette question vienne regarder d'un peu plus près si la décision invoquée par l'armateur était d'une nature telle qu'elle s'imposait véritablement à lui. Ainsi a-t-on plusieurs exemples de refus de tenir compte du « fait du Prince » au motif que l'armateur avait laissé faire alors qu'il lui était possible de s'opposer à l'action décidée par l'autorité publique. Pour motiver le refus de tenir compte du « fait du Prince » il est dit dans la sentence

Le fait du Prince en droit maritime (suite et fin)

Luka que « la décision judiciaire autorisant le déchargement de la cargaison n'avait pas fait l'objet d'un recours » (*Sent. CAMP n° 1103, 23 nov. 2004, DMF 2005. 159*).

Dans l'ensemble, le droit français se montre réservé pour retenir le « fait du Prince » en exigeant que ledit fait soit insurmontable. L'expression la plus forte de cette position figure dans la sentence **El Kef** où le refus du déchargement de la marchandise n'a pas été considéré exonératoire au motif que « en droit français [le « fait du Prince »] doit être apprécié suivant les critères de la force majeure et, en l'espèce, le caractère insurmontable faisait défaut, la cargaison ayant été totalement déchargée dans un port voisin » (*Sent. CAMP n° 1102, 2 août 2004, DMF 2005. 157*). Ce faisant les arbitres se conformaient à une jurisprudence relativement établie (*Cass. Com., 6 nov. 1979, arrêts Marseille-Fret, BT 1980. 294.- CA Lyon, 31 oct. 1980, BT 1981. 12.- CA Paris, 15 janv. 1997, BTL 1997. 200*), mais qui avait été infirmée par un arrêt de la Cour de cassation en date du 20 février 1990 qui insistait sur le fait que les cas exceptés des Règles de La Haye – Visby n'ont pas à présenter les caractères de la force majeure pour être exonératoires (*Bull. civ. IV, p. 34*).

Ces exemples font percevoir que le Juge ou l'Arbitre doit se montrer très perspicace dans son analyse. Il en est également ainsi lorsqu'il doit décider sur les effets du « fait du Prince ».

2 – Les effets « fait du Prince »

Le « fait du Prince » ayant, par hypothèse, été retenu, la question se pose de savoir quel est son effet sur la responsabilité de l'armateur. Est-il d'office et définitivement exonéré de toute responsabilité ?

A - La question se pose parce que, même contraignante, il se peut que la décision de l'autorité publique ne soit que la réponse donnée à un événement qui a le transport pour origine et dont il doit répondre. Ainsi en est-il si le refus de décharger la marchandise trouve sa cause dans un événement imputable au navire. Deux exemples parlent d'eux-mêmes : la marchandise est jugée impropre à la consommation parce qu'elle est « mouillée » (*navire El Kef*) ou parce que, sur celle-ci, reposaient deux cadavres de passagers clandestins asphyxiés par la fumigation du blé (*Sent. CAMP n° 971, 24 oct. 1997, navire Secil Congo, DMF 1998. 706*).

Dès lors, si le « fait du Prince » se présente comme un événement qui, a priori, justifie la non exécution du contrat, cette analyse peut, a posteriori, être mise à mal. Dans les deux hypothèses précitées, la décision de l'autorité apparait, en fin de compte, comme légitime mais ce n'est pas sur cet aspect des choses qu'il faut insister. Il faut considérer avant tout que l'on se trouve dans la matière de la causalité due à des faits successifs et, très précisément, dans la raison d'être véritablement à l'origine de la non exécution de l'obligation découlant du contrat. Dans le cas **El Kef**, la cause du refus de décharger est la mouille de la marchandise durant son transport maritime. Dans le cas **Secil Congo**, elle est la négligence du navire qui n'avait pas suffisamment surveillé le va-et-vient des personnes se mêlant aux docks et dont la présence devait inciter le bord à être plus vigilant qu'il ne l'avait été. Dans l'un et l'autre cas, la cause de la décision de l'autorité publique établie rend le navire responsable de sorte que le « fait du Prince » ne peut pas être pour lui une cause d'exonération de responsabilité. Cependant, la question n'est pas totalement tranchée car il se peut aussi que la non exécution résulte de la coexistence de deux faits dont l'un est un « fait du Prince ». Quelle est alors la position du Juge ou de l'Arbitre ?

B - La jurisprudence montre que la solution dépend du point de savoir si l'on se trouve dans une situation de « faute contre faute » ou de « faute contre absence de faute ». L'exemple le plus probant est le cas **Secil Congo** précité dans lequel le tribunal s'est interrogé sur les conséquences juridiques de la coexistence du « fait du Prince » et d'une faute du débiteur. Deux analyses sont possibles. La première consiste à raisonner en termes de causalité et à opérer un partage de responsabilité (*en ce sens, Cass. Com., 5 mars 1996, DMF 1996. 507, rapp. Rémy*). La seconde analyse consiste à distinguer selon la nature du cas excepté. En présence d'une situation de « faute contre faute », le partage sera admis. On peut, en effet, considérer que le « fait du Prince » soit retenu même en réponse à une conduite fautive du transporteur dès lors que la décision a dépassé ce qu'elle aurait dû être en toute raison. Au contraire, dans le cas d'une situation de « faute contre absence de faute », on rendra toute sa force au principe de responsabilité de plein droit du transporteur et il n'y aura pas lieu à

partage de responsabilité entre la faute du transporteur et le « fait du Prince ». En l'occurrence, la responsabilité totale du transporteur a été retenue parce que le refus de déchargement avait pour raison d'être la présence « fautive », dans la cale du navire, des deux passagers clandestins morts, le refus de décharger apparaissant alors comme totalement légitime.

Le « fait du Prince » est donc, au final, une notion utile et intéressante qu'il faut employer avec circonspection. Mais la contrainte d'une autorité publique établie, qui en est le critère essentiel, ne suffira pas à exonérer le transporteur dont la conduite fautive justifie la décision prise. Une étude récente montre que, sur onze décisions recensées, six ont admis ce cas excepté contre sept qui l'ont rejeté, avec une nette tendance ces dix dernières années à exonérer le transporteur sur la base de ce cas (*40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye – Visby, DMF 2005. 908*). Cette évolution montre que l'idée que le droit maritime n'exige pas que ces cas exceptés de responsabilité présentent les caractères de la force majeure a justement fait son chemin. Le « fait du Prince » relève définitivement de la catégorie juridique du fait non imputable au transporteur et non du cas de force majeure.

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG22.pdf>

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

Bureau Veritas modernise son site web marine

Philippe Boisson - Docteur en droit & Arbitre maritime
Conseiller juridique Division Marine Bureau Veritas

Bureau Veritas a modernisé tout récemment son site internet marine. Ce portail web fournit une grande diversité d'informations générales sur l'activité de la société de classification ainsi que sur les différents produits et services qu'elle fournit à la communauté maritime.

On y trouve des renseignements très utiles sur la classification des 9.000 navires inscrits à son registre, les certificats ISM et ISPS qui leur sont délivrés. Les adresses des 350 centres d'intervention marine dans le monde en plus du nom et du numéro de téléphone des experts rattachés y sont mises à jour régulièrement.

On peut aussi consulter facilement les différents règlements de classification développés par BV, les règles communes de structure de l'IACS, de même que des informations sur les nouvelles règles de l'OMI. Sont également disponibles la liste des missions statutaires déléguées par les 120 Etats de pavillon, la liste des produits, des fabricants d'équipements et des fournisseurs de service approuvés par la société. Il est également possible de télécharger gratuitement les revues techniques publiées ainsi que certains logiciels de calcul.

Par ailleurs, le site Veristar.com fournit aux clients de Bureau Veritas, armateurs et exploitants, des informations confidentielles détaillées sur l'état de la classification de leurs navires, la date d'expiration de la classification et des certificats statutaires, les prochaines inspections obligatoires et les recommandations figurant sur les certificats. Ces informations données par un système de droit d'accès et de mot de passe sont immédiatement disponibles et mises à jour dans les heures qui suivent l'intervention des experts de BV.

www.veristar.com

Quelques sentences récentes

N° 1167 – Transport de riz en sacs sous connaissance – cargaison chargée en hiver en Chine pour la Côte d’Afrique – Avaries par condensation – Lettre de garantie donnant compétence à la Chambre

La condensation, provoquée par la différence de températures, à l’origine des avaries ne constitue pas un fait extérieur non imputable au transporteur qui connaissait ce risque prévisible, car, pour être exonératoire, le fait extérieur doit être imprévisible et irrésistible. Mais la responsabilité du transporteur doit être atténuée car il n’était pas le seul à connaître ce risque ; les intérêts cargaison, professionnels du négoce du riz, connaissaient en effet le risque encouru par une cargaison chargée gelée à destination d’un pays tropical.

N° 1168 – Avaries cargaison de vrac – Contrat de tonnage et c/p Gencon – Clause compromissoire dans une chaîne de contrats

Le destinataire, demandeur, s’étant désisté de sa demande à l’encontre de l’armateur, frèteur au voyage dans la c/p Gencon, recherche la responsabilité de l’opérateur, affréteur au voyage et cocontractant d’un groupe industriel dans un contrat de tonnage qui prévoit l’arbitrage à la Chambre (Paris), la c/p prévoyant la LMAA (Londres). La jurisprudence de la Cour de cassation permet l’extension d’une clause compromissoire à un autre contrat dans une chaîne de contrats. La compétence de la Chambre pour connaître du litige opposant le destinataire à l’opérateur est reconnue. Le destinataire est débouté car l’opérateur n’est pas le transporteur maritime (connaissance sans en-tête).

N° 1169 – Second degré – C/P NYPE – Echouement – Faute nautique de navigation – Clause « Paramount » et clause « Exceptions » - Rejet des demandes pour frais consécutifs à l’échouement.

Un navire, affrété à temps, s’échoue suite à l’évanouissement de l’officier de quart. Armateur exonéré de sa responsabilité en raison de la faute nautique de l’officier par application de la clause « Exceptions ». Clause « Paramount » sans effet. Affréteurs déboutés de leurs réclamations.

N° 1171 – Contrat de construction d’un thonier – Appel en garantie

Parmi les désordres constatés après livraison par expert judiciaire, la garantie contractuelle pour prétendus défaut de lignage n’a pas été retenue car la procédure de sa mise en œuvre n’a pas été respectée ; en revanche la détérioration du revêtement des cuves à poissons constatée contradictoirement a été imputée au chantier dans le cadre de la garantie.

N° 1172 - Contrat de transport - Clause de ‘hardship’ - Rejet de la nullité de la saisine

Un contrat de transport d’une durée de 5 ans incluant une clause de sauvegarde dite clause de « hardship » impose aux parties de se rencontrer pour renégocier dans le cas où l’une d’elles subit un préjudice non prévu lors de la signature des contrats. Mais, en l’absence de stipulations précises, elle ne donne pas aux arbitres le pouvoir de réformer les clauses contractuelles.

Ils ont jugé que toute hausse des taux de fret sur le marché aussi importante soit elle ne peut justifier l’application de cette clause, les taux contractuels ayant été librement négociés. De même, d’importantes augmentations des dépenses de l’Armateur (frais de port et frais généraux), ne sont pas des éléments constitutifs de la situation de « hardship », car il s’agit d’éléments prévisibles lors de la signature du contrat. Enfin l’armateur pouvait se couvrir à terme contre une possible augmentation du prix des soutes. Les arbitres déboutent l’armateur de l’ensemble de ses demandes.

Le défendeur qui a soulevé une nullité de la demande sous de fallacieux prétextes et, en a profité pour ne pas déposer la consignation prévue au règlement de la Chambre Arbitrale Maritime a violé ce règlement. Les arbitres le condamnent pour cette raison à payer la moitié des frais d’arbitrage et ne lui accordent aucun dédommagement au titre de l’art. 700 du code de Procédure civile.

Acceptable ou non, ce navire ?

Jean Pierre Laffaye

Directeur Général Opérations - CETRAGPA

Arbitre maritime

Alors que l’industrie pétrolière a su s’organiser autour de « SIRE » et de l’ « OCIMF » pour s’assurer de la qualité des navires qu’elle est susceptible d’utiliser, il n’en a pas été de même en ce qui concerne les opérateurs de vrac sec

Bien que la qualité intrinsèque de la flotte mondiale de vraquiers n’ait plus rien de commun avec ce qu’elle était dans les années 1980/90, les opérateurs désireux de s’assurer, a priori, de la qualité des navires de vracs secs qu’on leur propose se trouvent fort démunis. Et l’affaire de l’ « ERIKA », en ce qu’elle a mis en exergue la responsabilité de l’affréteur, a rendu plus aiguë cette exigence, encouragée par la volonté des pouvoirs publics d’éradiquer de la flotte les « navires poubelles ».

Certes, les sociétés de classification, les assureurs, certains grands courtiers d’affrètement, voire des administrations mettent des bases de données à disposition du public. Mais la dissémination de l’information, facilitée par les moyens modernes de communication, accrue par le nombre d’intervenants et la spécificité de chacun, ne facilite pas une prise de décision rapide.

C’est la raison pour laquelle le tournant du siècle a vu naître deux « bases de données » suffisamment exhaustives pour pallier le vide angoissant d’informations pertinentes créé par ce culte du secret dans lequel de tout temps a baigné le « shipping » : EQUASIS et RIGHTSHIP.

Bien qu’elles s’appuient toutes deux sur l’INTERNET, ces bases de données ne sont ni de même nature ni concurrentes : celle-ci est privée et s’intéresse essentiellement aux vraquiers, celle-là est publique et généraliste. Voyons cela.

EQUASIS est une organisation publique, internationale, non commerciale, initiée par la Communauté européenne dans le but de promouvoir la qualité et la sécurité dans le transport maritime global.

Pour atteindre son objectif, EQUASIS compte sur les acteurs économiques que sont les opérateurs, les assureurs, les banquiers, tous ceux enfin qui à un titre ou à un autre ont à prendre des décisions économiques pour lesquelles la qualité du navire visé a une importance: le pari est fait que les choix qu’ils sont amenés à faire influent à terme sur la qualité de la flotte.

EQUASIS dispose pour ce faire d’un credo et d’un outil : la croyance que la bonne application par le navire des diverses et nombreuses dispositions régissant la sécurité maritime est nécessairement un gage de qualité, application dictée par les « Contrôles par l’Etat du Port » (PSC) dont les résultats doivent être portés à la connaissance du public; et un site internet mis en place en 2000 mettant à la disposition du public, outre les résultats des contrôles, des informations relatives à la qualité du navire consulté, informations collectées auprès de fournisseurs de données choisis.

Le site d’EQUASIS - www.equasis.org - n’est pas véritablement une base de données en tant que telle, mais un système qui récupère et affiche instantanément l’information sélectionnée auprès d’organisations approuvées. Il s’agit essentiellement des Mémoires d’Organisation (MOU) de Paris, de Tokyo, de l’Ocean Indien et des Gardes Côtes américains (USCG) ; mais également de l’OMI, de l’IACS, des P&I Clubs de l’International Group, d’INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER, de la Green Award Foundation et de l’EMSA, entre autres.

Tous les renseignements collectés pour chaque navire consulté sont mis en forme autour des détails propres au navire provenant de la base de données du « Lloyd’s Register – Fairplay ».

Hors les informations, succinctes pour préserver encore un peu le sacro-saint secret, provenant des divers MOU/PSC, les renseignements publiés sont déjà disponibles par Internet. EQUASIS ne fait que les récupérer pour les mettre en forme de façon conviviale.



Paquebot «Pierre Loti» à Nossi-Bé

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://tinyurl.com/qon9ch>

Le web maritime : La "Jeanne d'Arc" - Fin d'une époque !

● Le porte hélicoptère R97 - [Présentation](#) Marine Nationale ([Caractéristiques](#), [Symbolique](#), [Journal de Bord](#), [Galerie de Photos](#), [Biographie de Jeanne d'Arc](#), [Historique](#)) : <http://petitlien.fr/1fm>

● Itinéraire de la 45^{ème} et dernière campagne : <http://petitlien.fr/1fn>

● Les bâtiments ayant portés le nom de "Jeanne d'Arc" : <http://petitlien.fr/1fo>

● Galerie de photos en mer et en escale, ainsi que des photos de la passerelle et des deux derniers Pachas : <http://petitlien.fr/1fp>

● La "Jeanne d'Arc" - Le livre : <http://www.lajeannelivre.fr/livre.html>

● La "Jeanne d'Arc" de A à Z, blog de Christophe Géral : <http://christophegeral.hautetfort.com/>

Vidéos du bâtiment :

● Départ de Brest 64-65 : <http://petitlien.fr/11e>

● Passage de la ligne 65-66 : <http://petitlien.fr/11c>

● Départ de Brest 78-79 : <http://petitlien.fr/11d>

● Transfert entre la Jeanne et le Victor Schoelcher : <http://petitlien.fr/11f>

● Campagne 90-91 : <http://petitlien.fr/11b>

● Le dernier voyage : <http://petitlien.fr/11g>

● Et maintenant ? Appareillage de Brest le 4 mars 2010 des bâtiments "Georges Leygues" et "Le Tonnerre" pour la première campagne, qui succède à celles conduites par la "Jeanne d'Arc" depuis 1964 : <http://petitlien.fr/1fr>



AHTS «Rock Fish» au large du Gabon

Acceptable ou non, ce navire ? (Suite et fin)

Le tableau ainsi présenté permet à l'utilisateur de se forger son opinion quant au navire considéré. Et aussi quant à son « manager », puisqu'il est possible de retrouver et d'interroger, pour un « ship manager » donné, l'ensemble de la flotte qu'il contrôle et ses performances au regard des contrôles par les Etats des ports. Elément de décision économique très pertinent quand il s'agit d'établir une relation commerciale avec un armateur.

Le serveur d'EQUASIS est hébergé par l'EMSA (European Maritime Safety Agency) à Lisbonne. Son accès est gratuit. Il suffit pour l'utiliser de s'inscrire en déclarant son activité et sa nationalité (à des fins statistiques).

Evaluer un navire est une affaire à la fois complexe et subjective. La définition des paramètres à prendre en compte et leur poids relatif varient considérablement d'un opérateur à un autre, d'un secteur d'activité à un autre. C'est la raison essentielle pour laquelle, outre une problématique de responsabilité impossible à gérer pour une Agence de l'Union., EQUASIS se cantonne à ne donner que des renseignements objectifs concernant la qualité et la sécurité en se gardant bien d'éditer des listes de bons et mauvais navires. EQUASIS laisse à l'utilisateur l'entière responsabilité du choix et ne cherche à le conseiller en rien directement.

Ce n'est pas le cas de RIGHTSHIP.

RIGHTSHIP vise au contraire à guider les intervenants maritimes (opérateurs, affréteurs, chargeurs ou réceptionnaires) vers des navires de choix lors de leurs décisions. Organisation privée, elle offre, contre deniers, ses vues quant à la qualité intrinsèque d'un navire. Il s'agit là véritablement de «vetting».

RIGHTSHIP est née en 2001 de la volonté d'entités australiennes de deux géants miniers, BHP BILLITON et RIO TINTO, qui voulaient s'assurer de la qualité des navires que leurs clients-acheteurs leur adressaient et de leur aptitude à charger et livrer leurs productions. Bien qu'historiquement essentiellement tournée vers le transport de vrac sec, RIGHTSHIP commence à se préoccuper de tankers (les navires mais surtout les barges).

La base de données, riche de presque 50 000 navires, décrit plusieurs dizaines de détails techniques très précis sur leurs spécifications et configurations, propriétaires, managers, machines, constructions systèmes de communication, capacités et certificats.

Elle informe en outre sur tous les résultats des contrôles effectués par l'Etat des ports touchés (quels qu'ils soient!), les incidents et accidents survenus, les déficiences constatées pendant les opérations commerciales. Le panorama est véritablement complet.

Pour répondre à son objet, RIGHTSHIP a mis au point un système de «vetting» prenant en compte des éléments relatifs au chantier de construction, à l'âge, à la classe, à l'armateur, au manager, au pavillon, aux incidents survenus, etc. Chaque élément est affecté d'un indice de risque, propre au navire, puis pesé selon une formule qui appartient à RIGHTSHIP.

Ce qu'il y a de spécifique et qui distingue RIGHTSHIP des autres systèmes de «vetting» connus réside en ce que l'appréciation délivrée résulte d'un algorithme qui ne nécessite pas que le navire soit inspecté, ni même visité. Par contre, sur la base d'un questionnaire systématiquement adressé au navire, sont pris en compte des critères tels que les conditions de classe éventuelles, les dates des « surveys », les derniers voyages effectués.

Les « Contrôles par l'Etat du Port » sont également considérés, ce qui est appréciable bien sûr. Néanmoins, RIGHTSHIP ne fait pas de distinction entre les ports / pays au contrôle ni même entre les différents Mémoires, ce qui est fâcheux et doit être gardé à l'esprit.

Mais surtout sont d'un grand poids dans l'évaluation les retours d'expériences des terminaux partenaires. Cet élément, souvent entaché d'une subjectivité exacerbée, est véritablement sujet à caution : car on a vu souvent des faits mineurs, des mésententes, des malentendus, avoir un effet exagérément négatif sur l'appréciation globale que donne RIGHTSHIP de la qualité du navire.

Enfin, tout cela établi et pesé, une note est donnée au navire. Et chacun peut consulter et, au regard des règles qu'il s'est lui-même fixées, décider d'utiliser ou non, voire à quel prix, le navire considéré. Il suffit de se connecter au site - www.rightship.com -, avec son identifiant.

Ce service n'est accessible, bien entendu, qu'aux seuls clients qui se sont acquittés d'une cotisation préalable dont le montant est fonction du nombre d'interrogations envisagées.

Comme il est dit plus haut, il existe bien d'autres sites que l'on pourrait consulter pour obtenir une vue plus précise sur tel ou tel point concernant un navire. Mais à ce jour il n'en n'est pas, hormis EQUASIS et RIGHTSHIP, qui donne une vue d'ensemble permettant d'apprécier rapidement et facilement la qualité d'un navire, voire d'une contrepartie potentielle.

Les deux systèmes ont leurs limites : EQUASIS ne fait que décrire objectivement le navire et exposer le résultat des contrôles subis; à chacun de se forger son opinion. RIGHTSHIP note le navire mais intègre dans son évaluation des éléments subjectifs qui peuvent nuire à l'objet même de la démarche. Des progrès restent à faire.

Néanmoins il est indiscutable qu'avec les poussées conjuguées de la jurisprudence née des divers accidents récents, des contrôles issus des nouveaux Règlements des Classes et des Conventions internationales récentes, ces deux sites ont sans aucun doute, en soulevant un coin du voile, en éclairant le marché et ses choix, en poussant certains armateurs à consentir des efforts économiquement payants, participé à ce que la qualité de la flotte de vraquiers n'ait plus rien de commun avec celle que certains d'entre nous ont connue il y a une vingtaine d'années.

Et voilà qui est heureux.

Nouvelle du large : Revue de presse

Le Marin 22-1 Annoncée depuis l'automne 2009, la nouvelle composition du Conseil Supérieur de la Marine Marchande présidé par Me Quimbert est parue au JO du 4-1-2010.

CargoInfo 26-1 Au 31-1-2010, il y avait 5,896 porte-conteneurs en service, offrant une capacité totale de 13,690,765 EVP, dont 4,718 porte-conteneurs cellulaires d'une capacité de 13,101,095 EVP.

Le Marin 29-1 Un expert se prononce pour l'utilisation du tir direct contre les pirates « *comme le seul moyen efficace pour lutter contre la piraterie dans le Golfe d'Aden* ».

ShipTalk 29-1 Les experts affirment que la plupart des navires piratés au large de la Somalie ne respectaient pas les consignes de sécurité prescrites et que 25 % d'entre eux ne les respectent toujours pas.

Lloyd's List 3-2 Le temps moyen de voyage affiché

par les lignes entre l'Asie et le Nord-Europe est passé de 8 à presque 10 semaines avec la politique 3S (super slow steaming).

Reuters 8-2 Un espadon a attaqué et percé un flexible de chargement en Angola, retardant pendant 3 jours le chargement d'un pétrolier sur le champ de Girassol.

Lloyd's List 10-2 Selon l'ITIC, le chargeur sait ce qu'il charge dans un conteneur. Il doit s'attendre à supporter les conséquences des contradictions entre la réalité et sa déclaration.

Fairplay 12-2 Les transporteurs maritimes risquent de faire face à une pénurie de conteneurs, la production ne suivant pas le rythme des retraits.

Le Marin 15-2 La compagnie créée par Nicolas Paquet va renaître. Le tour opérateur TMR souhaite relancer la marque qui sommeille dans le portefeuille de Costa et c'est le navire

Costa Allegra qui va s'y atteler.

Lloyd's List 19-2 La Justice anglaise confirme dans un jugement que le paiement de rançons n'est pas illégal, ni contraire à l'ordre public.

L'Antenne 25-2 Les annulations de commandes de porte-conteneurs ont atteint 140 unités pour une capacité de 436,000 EVP depuis le début de la crise, et au moins deux douzaines d'autres commandes ont été converties en navires d'un autre type. Cela représente 6,7% du carnet de commandes tel qu'il était il y a dix-huit mois.

Le Marin 26-2 Hydros, la réforme est en marche. L'enseignement supérieur maritime est en mutation. Un nouvel établissement, un nouveau cursus, un titre d'ingénieur, un alignement sur des critères universitaires, les textes sont en préparation pour les rentrées 2010 et 2011.

L'Antenne 5-3 Les transitaires contrôlent 35%

du fret mondial. La récession des échanges et la crise du shipping dans le secteur de la ligne régulière a profité aux transitaires mondiaux.

JMM 12-3 Selon M. Aponte (MSC) : « *Les chargeurs ont abusé de la surcapacité pour exacerber la concurrence sur les prix, ils ne sont intéressés que par les moins-disants, à 50\$ près. Seul le prix compte.* »

Bryant Maritime Blog 18-3 Le 18-3-1967, le «Torrey Canyon» s'échouait sur le récif «Pollard's rock» des «Seven stones» entre les Iles Scilly et le Cap de Land's End à l'extrémité sud-ouest de la Cornouailles.

Le Lloyd 19-3 La navigation de ligne est moins ponctuelle. Les retards dans la navigation de ligne ont sensiblement augmenté au dernier trimestre de 2009. Seuls 53 % des services containerisés sont arrivés à temps, contre 69% au deuxième trimestre.

Lloyd's List 22-3 Le shipping requiert de la passion venant « *du coeur et des tripes* ». Le patriote P. Louis-Dreyfus envisage la possibilité de venir au secours d'un autre compagnie d'armement française à dominante familiale.

TradeWinds 26-3 La Cour Suprême des USA rejette la demande de remise en vigueur de la 'Rule B' permettant de saisir les fonds transiting à New-York par la voie électronique

Les Echos 31-3 Anne-Sophie Avé (Armateurs de France) estime que l'arrêt de la cour d'appel sur le naufrage du pétrolier Erika est « *une décision consternante si l'on place sur le seul plan de l'orthodoxie juridique* »

L'Antenne 1-4 De façon mécanique, le transport maritime bénéficiera de la reprise mondiale. Celle-ci ne suffira pas à absorber la surcapacité actuelle.



L'actualité de la Chambre



● Le Président Philippe DELEBECQUE, qui a participé activement à l'élaboration de la Convention de Rotterdam en qualité de représentant français dans le cadre de la CNUDCI, a animé plusieurs colloques sur la portée de cette nouvelle Convention : à Casablanca le 8 janvier, à Genève au Propeller Club le 10 février et à Dakar le 5 mars.

Il a également participé au séminaire organisé par le Groupe Eyssautier sur le négoce du riz, à Marseille du 15 au 18 mars. Ces rencontres ont permis une large promotion de la Chambre.

● Conseil et Assemblée Générale

Les réunions du Conseil et de l'Assemblée Générale auront lieu le 16 juin 2010 à partir de 15h00.

Le traditionnel dîner des arbitres sera organisé au Yacht Club de France le jeudi 17 juin à 19h30.

● ICMA

Le Steering Committee d'ICMA a donné son accord pour l'établissement d'un site Internet consacré au Congrès, permettant aux arbitres des différents pays de rester en contact en dehors des réunions d'ICMA, tous les 2/3 ans. Ce site peut être visité à l'adresse suivante : www.icmaweb.com



Chambre arbitrale maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41

Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web

<http://www.arbitrage-maritime.org>



Dispositions légales

Les opinions émises dans les articles sont propres à leurs auteurs et n'engagent ni la Rédaction, ni la Chambre arbitrale maritime de Paris.