



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

Il était une fois l'Artemis

Jean-François Reborà - Juriste - Gérant France P&I

L'échouement de l'Artemis sur la plage des Sables-d'Olonne au lendemain du premier tour des élections municipales, a été pour certains d'entre nous, une période d'activité intense ponctuée de moments de partage qui graveront cette expérience au rang de bons souvenirs.

Opportunité m'est offerte de revenir brièvement sur cet événement dont je fus un des témoins privilégiés, pour faire état des évolutions survenues depuis l'adoption par la France de la Convention de 1989 sur l'Assistance, il y a maintenant dix ans.

La première de ces évolutions concernent les contrats d'assistance. Lors de l'échouement de l'Artemis, suite à la mise en demeure effectuée par le Préfet Maritime, un contrat "Lloyd's Open Form (LOF) 2000" fut signé entre les armateurs du navire et la société française d'assistance Les Abeilles International. La LOF est un contrat d'assistance régi par le droit anglais et soumis à l'arbitrage du Comité spécialisé au Lloyd's à Londres. Le principe de la LOF est simple : *NO CURE NO PAY*, pas de résultat, pas de paiement. D'autres contrats d'assistance certes existent, tel le contrat Villeneau dont la dernière édition fut faite en 1990. Cependant le système organisé par la LOF est le plus complet car il offre non seulement un cadre juridique, mais également un système de gestion de garantie et de contentieux arbitral spécialisé. La LOF a dans les années 80 été adaptée pour permettre le versement d'un « *safety net* » en cas d'absence de résultat de l'opération ayant néanmoins permis la prévention de dommages de pollution par hydrocarbures. Cette variation du principe « *No Cure No Pay* » a été institutionnalisée par l'adoption de la Convention de 1989 sur l'Assistance qui outre la rémunération d'assistance, permet le versement possible d'une indemnité spéciale à l'assistant pour les frais liés aux moyens engagés pour prévenir ou limiter des dommages à l'environnement sans les limiter à un type de polluant particulier.

Cette indemnité spéciale sera mise à mal par la House of Lords dans de la décision "Nagasaki Spirit". Cette décision a entraîné l'adoption par la communauté maritime d'un nouveau système contractuel d'indemnisation des frais engagés par l'assistant pour les mesures prises contre la pollution : la "SCOPIC (*Special Compensation Protection and Indemnity Clause*)". Cette clause organise le paiement des différents matériels et équipements engagés par l'assistant selon un barème préétabli. Le paiement de la "SCOPIC" pourra être effectué, par le Club, si la rémunération d'assistance s'avère inférieure au montant calculé en fonction du barème "SCOPIC". La "SCOPIC", âgée de 9 ans, si elle ne constitue pas la panacée et nécessite éventuellement quelques améliorations, a été cependant invoquée plus de 184 fois sur les 252 contrats d'assistance où elle fut insérée.

Lors de l'Artemis, les sauveteurs invoquèrent l'application de ce système de rémunération dès l'échec de la seconde tentative de déséchouement. L'invocation de la "SCOPIC" par l'assistant pouvait être fondée sur le fait que le navire constituait un danger potentiel de pollution du fait de ses soutes. La seconde raison peut être plus discutable est qu'un navire sur une plage même inoffensif peut être appréhendé comme étant une pollution. Cependant, un tel débat ne fut pas nécessaire.

Une fois, la "SCOPIC" invoquée, les armateurs nomment leur "Special Casualty Representative (SCR)", qui est un spécialiste de l'assistance dont la mission est d'observer les opérations d'assistance, d'en débattre avec l'assistant et d'en contrôler l'exécution par la réception de rapport journalier transmis par l'assistant.

Lors de l'Artemis, l'idée initiale était de sécuriser le navire et jouer sur les coefficients de marée afin d'obtenir au plus tôt une flottabilité du navire. Compte tenu de sa localisation sur la plage, la création d'un bassin naturel pour favoriser sa mise en eau du navire fut étudiée, préparée puis effectuée en concertation avec le "Special Casualty Representative". Parmi les matériels retenus et pris en compte dans le cadre notamment de l'évaluation "SCOPIC", par le "Salvage Master", Charles Claden, se trouvèrent des engins de travaux publics terrestres.

Une fois le navire déséchoué et remis entre les mains du Commandant ou du représentant de l'armateur, le matériel engagé dans le cadre de la "SCOPIC" doit être démobilisé très rapidement, la couverture des dépenses postérieures à l'opération n'étant garantie que pour une période restreinte. La "SCOPIC" peut prendre également fin à l'initiative d'une des parties selon le développement de l'opération d'assistance. En l'espèce, si l'Artemis n'avait pu être rendu à la mer, il est fort vraisemblable qu'un autre type de contrat aurait été certainement discuté entre les sauveteurs et les armateurs sous le contrôle des autorités publiques. La "Wreckhire 99", contrat par lequel une compagnie d'assistance s'engage sur une période de jours déterminés à tenter de renflouer un navire considéré comme une épave, est par exemple très usité.

Le "Salvage Master" : Ce personnage est certainement avec le "SCR", l'évolution la plus marquante de l'assistance. Le rôle du "Salvage Master" illustre combien les opérations d'assistance sont devenues aujourd'hui complexes et lourdes. Les béotiens limitent bien souvent le rôle d'assistant à la fonction de commandant d'un remorqueur, qui du haut de sa tourelle, s'évertue dans des conditions bien souvent démentielles tout en sauvegardant son équipage dont le courage et l'abnégation sont exemplaires, à passer une remorque à un navire désemparé. Certes, la noblesse de cette partie de l'activité de l'assistance en mer demeure. Les investissements soutenus par l'Etat Français pour s'assurer de la présence de remorqueurs de haute mer sur l'ensemble de nos côtes, contribuent à la propreté de notre littoral.

II était une fois l'Artemis (suite & fin)

Toutefois, les missions du "Salvage Master" sont aujourd'hui multiples. Il doit tout d'abord analyser très exactement la situation du navire et élaborer un plan de sauvetage. Ce plan de sauvetage sera étudié par le service technique de l'armateur et bien souvent par la société de classification qui validera indirectement les options retenues. Sortir un navire d'un banc de sable n'est pas simplement qu'une affaire de connecter une remorque ou deux remorques puis de traction. Une telle opération impose de connaître les différents effets de torsion ou de casse que ladite opération peut engendrer sur le navire, ses agrès et ses apparaux selon s'il est léger ou non. Elle requiert également de déterminer le niveau de stabilité et de flottabilité requise tout au long de l'opération qui demeure un processus dynamique. Le "Salvage Master" doit donc s'adjoindre différentes compétences en fonction de la situation du navire, son type, sa cargaison et son environnement. Cependant, ses compétences ne seront pas uniquement nautiques.

Le "Salvage Master" ne conçoit pas uniquement l'opération, il en assure la réalisation. Il organise la chronologie d'actions préparatoires ou successives dont le but est de sauver le navire et prévenir tout accident corporel des membres de l'équipe et des tiers. L'Artemis était sur une plage ouverte à la marée et au public. Le mouillage d'ancres fut effectué pour prévenir la possibilité que le navire ne vienne de son étrave caresser le mur de la plage des Sables d'Olonne. Des travaux de déblaiement autour du navire furent également engagés.

Pour assurer la sécurité de l'équipage, des équipes en charge de différents travaux sur le navire et des éventuels badauds, la présence d'un cordon pompier mais également de vigiles permettant de sécuriser la zone fut requise et organisée par le "Salvage Master". Le plan d'eau devait également rester dans une certaine zone dégagée notamment lors des opérations de traction. Le "Salvage Master" est donc un entrepreneur. Pour ce faire, il doit parfaitement anticiper tous les éventuels problèmes et manques de moyens lors des travaux de préparation et de réalisation.

La mission la plus délicate pour le "Salvage Master" est celle de la communication. Si l'échouement d'un navire sur une plage d'une île située à des milliers de kilomètres de toute vie entraîne des défis techniques et logistiques difficilement surmontables, l'échouement d'un navire situé sur un des plus anciens lieux de vacances françaises constitue un challenge « médiatique » considérable. Moins d'une journée après son échouement, la planète entière grâce au media internet avait le loisir de vivre en léger différé les progrès des opérations d'assistance de l'Artemis. Le "Salvage Master" dans une telle situation doit s'assurer de la plus parfaite coopération des pouvoirs publics et également que la communication relative à l'opération soit des plus sobres et efficaces tout en faisant garder à l'esprit le caractère anormal de la situation.

L'Artemis est certainement un des exemples à méditer. Les pouvoirs publics municipaux et les autorités préfectorales terrestres ont tout au long des opérations apporté leur plus large soutien et fait preuve d'une grande discipline dans la communication, qu'il convient de saluer ici encore. Il est fort vraisemblable que la présence d'un "Salvage Master" français comme Charles Claden, à juste titre hautement réputé, a favorablement influé sur cette symbiose entre autorités publiques, les différentes parties y compris privées et enfin les sauveteurs.

Au-delà de compétences techniques, le "Salvage Master" se doit enfin d'avoir le talent d'assurer la bonne exécution dans l'urgence d'un projet par une équipe dont les motivations sont communes mais les intérêts différents.

Le Préfet maritime : Enfin dernière évolution des opérations d'assistance en France, le renforcement nécessaire du rôle du Préfet Maritime dans l'exécution des opérations d'assistance. Autorité maritime étatique déconcentrée, très présente depuis quelques années dans le cadre de la lutte contre les pollutions marines notamment accidentelles, le Préfet Maritime est aujourd'hui le meilleur garant de l'intérêt public national dans le cadre de l'application régionale des politiques concernant la mer. Charnière entre le pouvoir étatique parisien devant être ponctuellement totalement informé de la « chose » maritime et les réalités locales, les missions du Préfet Maritime sont difficiles. La plus importante d'entre elles car pleinement illustrative de l'expression de notre souveraineté nationale : l'action de l'Etat en mer. L'affaire "Erika", contre toute logique, ayant rendu possible, la poursuite pénale de toute autorité étatique maritime, le Préfet Maritime a aujourd'hui la lourde responsabilité de devoir de décider très rapidement des mesures et moyens efficaces à mettre en œuvre dans le cadre d'événements similaires à celui de l'Artemis.

L'outil juridique principal est la mise en demeure adressée au propriétaire du navire d'exécuter un ou des actes dans un certain délai, et avec possibilité de se substituer à ce dernier s'il est défaillant. La mise en demeure faite dans le cadre de l'Artemis avait pour objet de renflouer le navire et faire cesser le danger notamment de pollution.

Ce type d'injonction dans des situations d'urgence semblables à celle de l'Artemis est certainement le cliquet utile pour la prise sans retard de mesures pour prévenir la réalisation ou l'aggravation des dommages. Quant bien même l'armateur a, conformément à la mise en demeure, pris des mesures, la levée de la mise en demeure n'est effective qu'une fois le danger supprimé. L'Amiral Xavier Rolin confirmera la main levée de la mise en demeure notifiée au propriétaire de l'Artemis le jeudi 20 mars 2008, une fois le navire à flot soit dix jours après son l'échouement. Jusqu'à cette date, le concours du Préfet Maritime et de ses services sera des plus précieux notamment dans le soutien porté aux options retenues par le "Salvage Master" et validé par le SCR, en octroyant des moyens conséquents sans difficultés. Préfet Maritime et Sauveteurs constituent donc un binôme dont la confiance réciproque est également la clé de la réussite de toute opération. Les intéressés à l'opération Artemis étaient également les mêmes à l'opération "MSC NAPOLI" qui doit, elle, être considérée comme un succès sur l'organisation d'une opération d'assistance franco-britannique.

L'assistance est bien souvent la dernière réponse active avant la réalisation d'une catastrophe maritime. Le renflouement de l'Artemis a prouvé l'existence d'un savoir-faire français apte à coopérer avec d'autres compagnies étrangères de renommée également internationale. Il est important de consolider ce bloc de compétences car c'est un dispositif additionnel nécessaire à toute politique de sécurité maritime.