

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

Tiré à part du Numéro 28 - Printemps 2012



" Abundans cautela non nocet "

Actes de piraterie

Régis Broudin

Responsable Sinistres - Marine & Yachting,
AXA Corporate Solutions

La piraterie maritime est un phénomène ancien redevenu, depuis quelques années, un des facteurs majeurs affectant le commerce maritime. Il s'agit d'un risque traditionnellement couvert par les assureurs maritimes, principalement sur le volet Risque de Guerre.

Aujourd'hui, lorsqu'on évoque le sujet, on pense à la piraterie telle qu'elle s'est développée de manière impressionnante sur les côtes somaliennes depuis 2007.

La Somalie concentre, en effet, la grande majorité des attaques répertoriées dans le monde, dans un contexte où 80% du trafic maritime à destination de l'Europe transite par le Golfe d'Aden. L'évolution des deux dernières années est marquée par une hausse du nombre d'attaques (219 en 2010 / 237 en 2011). Mais on note, dans le même temps, une baisse du nombre d'attaques réussies (49 en 2010 / 28 en 2011) qui peut s'expliquer par plusieurs raisons :

- La présence militaire sur zone notamment sous l'égide de l'Union Européenne (Opération Atalante) ; celle-ci a été reconduite jusqu'en Décembre 2014.

- La recommandation de *Best Management Practices* (BMP) disponible sur le site du MSCHOA* (*Marine Security Center Horn Of Africa*), initiative de l'Union Européenne en relation avec l'industrie maritime.

- La présence accrue, depuis une période récente, d'équipes de protection embarquées. De plus en plus d'états autorisent cette présence armée à bord des navires. Le BIMCO devrait éditer prochainement un contrat type pour ces prestations de *Private Maritime Security Company* (PMSC). (ndlr : Voir aussi encadré BIMCO page 6).

Sur la même période, il a également pu être constaté une augmentation de 25% du montant moyen des rançons payées (USD 5 M pour un *bulker* et USD 10M pour un *tanker*).

La pratique internationale reconnaît désormais les coûts liés à la libération du navire comme assimilables aux dépenses d'avaries communes imputables aux intérêts cargaison. De nombreux *general average adjustments* ont été émis en ce sens, ou sont en cours d'émission et, à ce jour, aucune contestation avec succès de l'intégration de ces dépenses en avaries communes par un intérêt cargaison n'a été répertoriée.

Des dommages matériels aux navires et aux marchandises, couverts par les assureurs maritimes, peuvent également être occasionnés au cours d'actes de piraterie. On a pu voir par exemple le cas d'un navire incendié par les pirates qui avaient échoué dans leur tentative de prise de contrôle du navire.

En Juillet 2011, de l'autre côté du continent africain, au large de Cotonou, des pirates ont attaqué deux navires en cours d'opération de transfert de gasoil. Les pirates ont coupé les câbles reliant les deux navires, récupéré la pompe de transfert afin de détourner environ 5 000 tonnes de gasoil, transférés vers un autre navire en leur possession.

Les assureurs adaptent constamment leur garantie Risque de Guerre à l'évolution de la situation, notamment par la mise en place de *warranties* (ex : respect des "*Best Management Practices*"). Par ailleurs, un nouveau produit "*Kidnap & Ransom*" est apparu sur le marché Londonien.

Le risque de perte d'exploitation consécutif à l'immobilisation du navire par les pirates peut également être inclus, au cas par cas, dans la garantie des assureurs.

A ce propos, une décision très récente de la *Commercial Court* de Londres dans l'affaire du "*Captain Stefanos*"** retient l'attention en considérant, après interprétation du *wording* de la charte partie applicable, le navire "*off-hire*" durant la détention par les pirates. Rappelons que la durée moyenne de détention s'élève actuellement à 169 jours.

Et surtout, n'oublions pas les 263 marins encore détenus à ce jour.

Annexes (Ndlr) :

* <http://www.mschoa.org/bmp3/Pages/BestManagementPractises.aspx>

** Jugement "Captain Stefanos" : http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/Osmium_Shipping_v_C_128969a.pdf

- Dossier SKULD Piraterie et charte-parties :

<http://www.skuld.com/Insight/Piracy/Charterparties/>

