



Les clauses de sûreté maritime dans les chartes-parties

Philippe Boisson

Conseiller juridique – Bureau Veritas (Division Marine) – Arbitre maritime

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ou Code ISPS est entré en vigueur officiellement le 1^{er} juillet 2004 pour l'ensemble de la flotte mondiale avec dans son sillage un cortège d'incertitudes juridiques qui vont affecter de manière sensible les acteurs du transport maritime.

Certains pays ont clairement affiché leur volonté d'être extrêmement rigoureux dans le contrôle de l'application du Code. Cette politique de la "tolérance zéro" a suscité les plus vives inquiétudes des armateurs dont les navires, même certifiés ISPS, risquent de subir toutes sortes de désagréments : retards dus à des inspections supplémentaires par l'Etat du port, restrictions affectant les opérations commerciales, retenues ou expulsions. Des mesures de contrôle pourront également intervenir avant que le navire n'entre dans le port et se traduire par l'imposition de conditions spécifiques d'accès, voire dans les cas les plus graves par une interdiction d'entrée.

Armateurs et affrêteurs ont cherché à se prémunir contre les aléas liés à l'application du code en établissant des dispositions contractuelles originales relatives à la sûreté maritime dans les chartes-parties.

Diversité des clauses types

Il existe une grande variété de clauses types. Les plus connues sont celles élaborées par les associations d'armateurs BIMCO et INTERTANKO qui recherchent un certain équilibre entre armateurs et affrêteurs face aux retards et frais découlant des plans de sécurité.

BIMCO a publié en novembre 2003 (1) des clauses types pour les chartes-parties à temps et en mars 2004 (2) pour les affrètements au voyage. Ces dispositions visent uniquement l'application du Code ISPS. Pour les Etats-Unis où s'appliquent des réglementations particulières de sûreté maritime, des clauses spécifiques ont été rédigées (3).

INTERTANKO pour sa part a proposé à ses adhérents armateurs pétroliers indépendants une seule clause pour les chartes au voyage qui couvre non seulement l'application du Code ISPS, mais aussi les autres réglementations de sûreté maritime et notamment la législation américaine (4).

Les clauses des compagnies pétrolières sont beaucoup plus pénalisantes pour les armateurs, car elles exigent, pour qu'il y ait partage, que les mesures imposées s'appliquent à tous les navires dans le port et non au seul navire en cause. Les plus connues sont la STB's Security Regulation clause révisée le 10 juin 2004, la Vitol ISPS clause pour les chartes au voyage, celle utilisée par Chevron (ISPS Clause du 28 avril 2004), par Shell (SHELLVOYS-ISPS Clause du 19 mai 2004) et par BP en liaison avec la BPVOY 4 (5).

En pratique, les armateurs réussissent assez facilement à faire inclure dans leur charte, les clauses BIMCO, pour les transports de vrac. En revanche, au pétrole, la négociation de ces dispositions semble plus délicate face à la volonté des compagnies pétrolières d'imposer leurs propres clauses.

Les obligations de l'armateur

Les obligations de l'armateur et de l'affrêteur ne sont pas de même nature. Le premier a pour obligation d'avoir un plan de sûreté et de s'y conformer. Ainsi, dans la clause BIMCO par exemple, l'armateur doit mettre son navire et sa compagnie en conformité avec les prescriptions du Code ISPS. Dans la clause INTERTANKO, l'obligation est plus générale, car elle s'applique à toute autre réglementation relative à la sûreté du navire et du port en vigueur à la date de la charte.

L'armateur doit ensuite, sur demande de l'affrêteur, lui fournir une preuve écrite de cette mise en conformité, c'est-à-dire une copie du certificat international de sûreté du navire ou du certificat provisoire.

Il doit enfin donner à l'affrêteur des informations sur l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) y compris les coordonnées où il peut être joint. Le CSO est la personne désignée par la compagnie, responsable de l'évaluation de la sûreté du navire (SSA) et de l'application du plan de sûreté du navire (SSP), en liaison avec l'agent de sûreté du navire (SSO) qui peut être le capitaine.

Il est clairement indiqué que les dépenses engendrées par la mise en conformité du navire aux dispositions du Code ou autres réglementations de sûreté restent à la charge de l'armateur. En cas de défaillance ou de faute de sa part, sa responsabilité peut donc être engagée.

Les obligations de l'affrèteur

L'affrèteur a une simple obligation d'information de manière à ce que l'armateur puisse appliquer les mesures du plan mis en œuvre par les autorités du port ou du poste. Ceci se comprend dans la mesure où l'affrèteur ne charge pas dans ses propres installations et n'est donc pas maître des règles qui doivent s'y appliquer. Seul le défaut d'information de l'affrèteur est visé par les clauses.

Dans les clauses BIMCO, l'affrèteur doit communiquer au CSO et au SSO ses coordonnées ainsi que toute autre information requise pour que l'armateur soit en règle avec le Code. Dans le cadre d'un affrètement au voyage, il devra fournir en outre les coordonnées de tous les sous-affrêteurs. Rappelons qu'en vertu de la règle SOLAS XI-2/5 relative à la déclaration de sûreté, la compagnie est tenue de fournir au capitaine du navire un certain nombre de renseignements obligatoires, notamment les parties chargées de désigner le personnel de bord, celles chargées de décider de l'emploi du navire, y compris le ou les affrêteurs ainsi que les coordonnées des points de contact de ces parties dans le cas d'une charte-partie coque nue ou à temps (Partie B -6.1 du Code).

La clause d'INTERTANKO a cherché à mieux définir les obligations de l'affrèteur en raison des imprécisions du Code en ce qui concerne la communication de renseignements. Elle mentionne :

- l'identité et les coordonnées de toutes les parties aux contrats relatifs au navire et à son utilisation, lorsque de tels contrats ont été signés par l'affrèteur, le sous-affrèteur et par ses agents ;
- l'identité et les coordonnées des toutes les personnes concernées par ces contrats ;
- toute information pertinente relative à la cargaison du navire ou à l'utilisation exigée par l'armateur.

Si l'affrèteur ne remplit pas ses obligations, les pertes, dommages et dépenses supplémentaires seront mis à sa charge. Les retards occasionnés par sa faute seront, précise la clause BIMCO au voyage, indemnisés au taux des surestaries. D'une manière générale, cette clause exclut la responsabilité pour des dommages consécutifs, ce afin de protéger les parties contre le risque d'indemniser des dommages de grande ampleur lorsque la charte-partie est silencieuse sur ce point.

Répartition des coûts et dépenses en cas de retard

La clause BIMCO pour les chartes à temps donne une solution équilibrée à ce problème. Les coûts et dépenses occasionnés par les mesures de sûreté imposées par l'autorité portuaire en vertu du code ISPS, comme par exemple la présence de gardes à bord chargés de la sûreté, les remorqueurs d'escorte, les inspections, taxes et droits de port liés à la sûreté, seront à la charge de l'affrèteur et ce, quelque soit le niveau de sûreté décidé par l'Etat d'accueil. L'armateur quant à lui, supportera toutes les mesures prises pour élaborer et faire appliquer le plan de sûreté du navire en fonction du niveau de sûreté 1, 2 ou 3 applicable.

La clause d'INTERTANKO prévoit des dispositions similaires : le coût de toutes les mesures autres que celles prévues par le plan de sûreté du navire et imposées par les autorités du port sera à la charge de l'affrèteur.

Une telle répartition des responsabilités peut ne pas être toujours aussi évidente dans la réalité (6) : qui par exemple sera responsable des retards engendrés par le refus du personnel à terre de se conformer aux exigences de sûreté de l'armateur ?

Refus d'accès

Lorsque l'Etat d'accueil a des raisons sérieuses de penser qu'un navire constitue une menace immédiate pour la sûreté et qu'il n'existe pas d'autre moyen d'éliminer cette menace, il a la possibilité de refuser l'entrée du navire dans le port. Cette mesure d'une extrême gravité peut entraîner des difficultés sérieuses d'application de la charte, si l'affrèteur n'a pas pensé par avance à désigner un port de substitution.

La clause d'INTERTANKO tente de remédier au problème : si le navire est empêché pendant plus de cinq jours d'entrer dans le port ou de procéder aux opérations commerciales, l'armateur peut demander à l'affrèteur de désigner un port de substitution. En cas d'inaction de sa part dans les 48 heures, l'armateur peut alors, soit décharger la marchandise dans un port de son choix à la charge de l'affrèteur, soit s'il n'y a pas de cargaison à bord, mettre fin immédiatement à la charte-partie en cours. INTERTANKO reconnaît que cette disposition peut parfois placer les parties dans une situation inconfortable. C'est pourquoi elle propose seulement son insertion dans les chartes à titre optionnel.

Remise de la notice "navire prêt"

Dans les affrètements au voyage, les jours de planche commencent à courir à partir du moment où la notification avisant que le navire est prêt a été reçue par les affrêteurs et acceptée conformément à la charte partie. Cette "notice" envoyée par le capitaine indique que le navire est "arrivé" et qu'il est apte à commencer ses opérations commerciales. Peut-on considérer qu'un navire n'ayant pas obtenu des autorités de contrôle une "autorisation de sûreté" est un navire arrivé ?

La clause BIMCO pour les chartes au voyage dispose que l'armateur est en droit d'envoyer sa notice même en l'absence d'une telle autorisation, à condition bien sûr que le navire remplisse toutes les autres conditions imposées par la charte. Les retards causés par les mesures de sûreté seront comptés soit comme staries, soit comme surestaries selon les cas.

L'historique des opérations commerciales du navire

Les autorités de l'Etat d'accueil ont la possibilité de prendre des mesures de sûreté supplémentaires lorsqu'elles ont des "*raisons sérieuses de penser*" que le navire ne respecte pas les prescriptions du Code (SOLAS XI-2 Règle 9.2.4). Parmi ces raisons sérieuses, il y a le fait que le navire ait touché un port non sécurisé ou que les procédures appropriées de sûreté n'aient pas été appliquées au cours de ses dix dernières escales. Cette vérification peut s'effectuer grâce au dossier de renseignements qui doit être conservé à bord. Qui va payer dès lors pour les retards occasionnés par ces mesures ?

Les clauses BIMCO ne prennent pas en compte les questions inhérentes à l'historique des opérations commerciales du navire. On peut considérer en effet que les retards affectant la charte en cours proviennent des précédents affrètements et que l'armateur qui s'est mis en conformité avec les exigences du Code ne doit pas être pénalisé. C'est donc à l'affrètement d'être prudent et de faire une évaluation des risques encourus avant de fixer le navire, en particulier lorsque celui est destiné à toucher un port américain.

La désignation de ports sûrs

Dans les chartes à temps comme dans celles au voyage, l'affrètement doit désigner des ports ou postes sûrs. Ce concept prend en compte traditionnellement la sécurité mais non la sûreté. Le navire doit pouvoir entrer dans le port, y charger et décharger en sécurité sa marchandise, puis en repartir.

Pourrait-on étendre cette notion à des critères de sûreté dans le sens où la situation locale empêcherait d'effectuer les opérations ? Oui, si le port ou la rade était infesté de pirates, mais sans doute non, en cas de mauvaise application du plan de sûreté des opérations portuaires par le chargeur ou le réceptionnaire. Une telle défaillance ne serait pas suffisante pour qualifier le port de « non sûr ». Seul le danger que le navire y rencontrera pourrait mettre en jeu cette notion.

Certains armateurs pourraient néanmoins être tentés de fixer des limites commerciales à l'exploitation de leurs navires et exiger de la part des affrèteurs que ceux-ci ne soient dirigés que vers des installations portuaires sécurisées. Une telle disposition apporterait une protection pour l'exécution des chartes en cours, mais il n'est pas certain en revanche qu'elle puisse avoir un quelconque effet si la non-conformité d'une installation est découverte pour des affrètements antérieurs.

Depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS, l'armateur doit désormais faire face à un nouveau contexte juridique qui peut affecter son droit à limiter sa responsabilité tout comme ses couvertures d'assurance. Les clauses de sûreté des chartes-parties peuvent lui apporter une réponse pertinente à certains problèmes rencontrés lors de l'application du Code, mais ces dispositions contractuelles ne sauraient à elles seules lui offrir une totale protection. Tout dépendra finalement du lieu et de la manière dont le Code sera appliqué par les Etats et surtout de la politique de sûreté maritime mise en œuvre. Au vu des performances affichées par les Etats du port dans le monde, il est légitime d'avoir de "*raisons sérieuses*" de penser que les navires ne seront pas partout traités à la même enseigne

REFERENCES

- (1) "BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties" in BIMCO Bulletin, Vol.98, n°6, 2003.
- (2) "BIMCO ISPS Clause for Voyage Charter Parties" in BIMCO Bulletin, Vol.99, n°3, 2004.
- (3) "Advance Notification/AMS Clauses for Time and Voyage Charter Parties". 5 avril 2004. Ces clauses sont disponibles sur le site de BIMCO (www.bimco.dk).
- (4) "INTERTANKO publishes Maritime Security Clause for voyage charters" in INTERTANKO Weekly News, n°13, 26 March 2004.
- (5) Voir les commentaires sur ces clauses sur le site d'INTERTANKO (www.intertanko.com).
- (6) F. PEERMOHAMED, G. CRANE : Facing the commercial realities of ISPS. Lloyd's List, 30 June 2004.