



**Dans ce numéro
de la Gazette :**

L'éditorial de
F. Arradon
(p.1)

Les sentences
récentes (p.2)

Le contrat de
tonnage (p.3)
Y.Tassel

Revue de presse
(p.5)

L'attaque terroriste
sur le VLCC
Limburg et le code
ISPS (p.6)
P.Raes

Sur le web : De
quelques sites
relatant des
accidents et
catastrophes
maritimes (p.8)

L'actualité de la
Chambre (p.8)



**« Da mihi factum,
dabo tibi jus »**



Vues sur mer : L'indemnisation des frais irrépétibles en arbitrage.

Editorial par François Arradon - Président de la CAMP

L'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile se retrouve aujourd'hui dans toutes les demandes présentées devant la Chambre pour fonder des demandes d'indemnisation des frais avancés par les parties pour obtenir justice.

On peut aisément objecter que cet article n'est pas applicable à l'arbitrage devant la Chambre, il n'est pas inclus dans son règlement. Ses exigences d'équité et de prise en compte de la situation économique des parties sont peu adaptées aux litiges commerciaux internationaux.

Il est cependant évident qu'une telle demande d'indemnisation est en elle-même, tout aussi fondée en arbitrage que devant les tribunaux. La simple formulation d'une demande serait suffisante et la référence à l'article 700 apparaît inutile. Cette indemnisation est d'autant plus légitime que les frais d'un arbitrage ont substantiellement augmenté depuis quelques années. Obtenir compensation des frais juridiques est enfin tout à fait conforme aux usages internationaux de l'arbitrage maritime. Ainsi, les sentences rendues à Londres ou à New York accordent souvent à la partie qui obtient satisfaction une indemnité qui couvre une large part des frais engagés.

La jurisprudence de la Chambre arbitrale maritime n'est pas unanime sur ce point. Quelques arbitres se prononcent en faveur d'une large prise en compte des frais de conseils, d'expertises et autres dépenses liés à la mise en œuvre de l'arbitrage. Mais il en est d'autres qui se montrent moins généreux, restant attachés à l'idée que le caractère consensuel de l'arbitrage les autorise à laisser à chacun sa part de frais au-delà des dépens ou à n'accorder qu'une somme symbolique. Cette seconde position était justifiée lorsque les dossiers d'arbitrage étaient souvent préparés et quelquefois présentés par les parties elles-mêmes, car cette indemnisation ne doit pas avoir de caractère punitif.

Il est aujourd'hui évident qu'une demande d'arbitrage introduite ou défendue à tort crée un préjudice financier réel au cocontractant obligé de recourir à un avocat-conseil pour faire reconnaître son droit. La mise à la charge de la partie qui succombe d'une part substantielle des frais engagés par son adversaire est une question de bonne justice.

Il va sans dire, que cette indemnisation n'implique pas qu'il y ait faute de la part de la partie qui succombe, mais le rejet, total ou partiel de ses prétentions conditionne, par contre, la mise à sa charge d'une partie des frais de son adversaire.

Bien entendu les arbitres sont en la matière souverains pour décider la proportion de frais mis à sa charge. Ils devront comme pour toute condamnation la motiver. Cette motivation peut cependant être fort courte, car elle ne s'appuiera pas nécessairement sur les frais réels dont il n'est pas toujours souhaitable de demander le décompte (pour les frais d'avocats-conseils, par exemple).

Il ne peut s'agir que d'une indemnité forfaitaire raisonnable, apte à couvrir une part prédominante des frais d'avocats, d'expertise, de voyages engagés pour un arbitrage de cette nature. Il est, dans ces conditions, logique qu'elle ne couvre,

Editorial (suite et fin)

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/5resume.htm>

Abstracts of awards

Should you click **HERE** (or follow the link below), you will be able to download abstracts of awards translated into English

En cliquant **ICI** (ou en suivant le lien ci-dessous), vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG7.pdf>



« M/V Ville de Bordeaux »

qu'une partie de la demande, même en cas de sentence totalement favorable. Pour citer un ordre de grandeur, il n'est pas choquant quelle puisse concerner en ce cas 60 à 75 % des frais demandés, voire plus en cas de manœuvres dilatoires.

Dans le cas de sentences au partage de responsabilités plus équilibré, il appartient aux arbitres de statuer en fonction de leur décision sur le fond.

En conclusion, il ne semble pas, aujourd'hui convenable, dans l'arbitrage commercial, de ne pas traiter de manière approfondie les demandes justifiées de remboursements de frais procéduraux qui peuvent parfois constituer une part non négligeable des demandes. Cette indemnisation est aussi un encouragement pour les parties, dont la réclamation est fondée, de recourir à l'arbitrage.

Les sentences récentes

N° 1102 (second degré) Obligation de décharger – Port sûr

Au déchargement en Algérie d'une cargaison de blé des dommages par mouille sont constatés en cale 1. L'affrèteur ne peut cependant prétendre se soustraire à son obligation de décharger la totalité de la cargaison – y compris la partie avariée – en invoquant le fait du Prince ou la force majeure, même si l'armateur reste responsable des conséquences de la mouille. Par ailleurs l'armateur ne peut prétendre que le port est "non sûr" par le seul fait que le navire ait dû quitter temporairement le quai pour cause de mauvais temps.

N° 1103 (second degré) Immobilisation d'un navire par les Douanes au chargement

L'immobilisation du navire, obligé de décharger la marchandise par décision de justice sur requête des Douanes au port de chargement, résulte d'une faute du chargeur qui engage la responsabilité de l'affrèteur. Ni le fait du Prince, ni la force majeure ne peuvent être retenus. L'armateur a droit aux surestaries et au fret.

N° 1104 Calcul de staries

Un avis de tempête délivré par les autorités portuaires n'a pas pour effet automatique d'interrompre les staries de courir

N°1105 Affrètement à temps – Perte de conteneurs en pontée par mauvais temps

La responsabilité de la perte de conteneurs chargés en pontée doit être partagée entre l'affrèteur à temps responsable d'un arrimage défectueux et l'armateur responsable de la

navigabilité du navire (sabots usagés par exemple). Une stabilité excessive par mauvais temps a contribué au dommage, ainsi que la faute nautique de navigation du Capitaine.

N° 1106 Refus de cargaison après constatation de pollution par le Capitaine

L'affrèteur ne peut exiger un connaissance sans réserves au motif que le pourcentage d'impuretés contenues dans la cargaison de blé est conforme aux stipulations du contrat de vente. Pour émettre un tel connaissance le Capitaine est fondé à demander le remplacement de la marchandise polluée. Il doit cependant le faire avec diligence pour éviter d'aggraver le préjudice.

N°1107 (second degré) Avarie par mouille – Refus de décharger par autorités

Lorsqu'à la suite de la mouille par eau de mer d'une petite quantité de blé, la totalité d'une cale est refusée puis vendue en sauvetage, le dommage doit être supporté par moitié entre affrèteur et armateur dans ce cas spécifique, sauf les dommages propres à la quantité avariée qui restent à la charge de l'armateur.

N° 1108 (second degré) Abordage fautif

Collision dans un chenal d'accès entre un navire roulier entrant et un caboteur sortant. Les deux navires ayant enfreint les mêmes règles du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, le défaut d'exécution de la dernière manœuvre d'évitement par le roulier a déterminé le Tribunal arbitral à estimer qu'une part plus grande de responsabilité devait lui revenir (55% contre 45%).

Le contrat de tonnage

Yves Tassel,

Professeur à l'université de Nantes

1. Le contrat de tonnage, ou contrat au volume, contrat d'affrètement, contrat de fret, correspond au besoin qu'a un industriel de faire parvenir à telle entreprise ou tel acheteur, une quantité de marchandise(s) qui dépasse l'espace commercialement disponible d'un navire. S'il peut conclure autant de contrats d'affrètement au voyage séparés que le nombre nécessaire au volume / tonnage attendu, il peut aussi conclure un contrat-cadre qui, ensuite, donnera lieu à autant d'applications utiles. Ainsi s'assure-t-il par avance de disposer d'un navire en temps voulu. Pour l'armateur, l'intérêt est symétrique : il s'assure pour l'avenir de l'emploi des navires qu'il exploite.

2. Ce type d'engagement ne présente pas que des avantages et certaines difficultés le perturbent. Elles tiennent principalement au fait que ce contrat engage un avenir plus ou moins distant : coté armateur, la variation des taux de fret à la hausse peut engendrer le regret d'avoir conclu pour un prix devenu insuffisant ; coté affrèteur, la baisse du prix des marchandises peut rendre leur arrivée sans intérêt ; s'il s'agit d'approvisionner une usine, le retard qui se glisse dans la rotation des navires risque d'entraîner une rupture dans la production ainsi que d'autres conséquences indirectes redoutables. Certaines incertitudes juridiques de ce contrat innomé, cd non réglementé par la loi, ajoutent à la délicatesse de la situation. Parmi celles-ci figure la nature juridique du contrat. Une alternative se présente : le rattacher au domaine de l'affrètement ou à celui du transport. Relèvent de la première catégorie les contrats rédigés sur une charte-partie pour le déplacement d'un tonnage précis de marchandise en vrac à effectuer en un certain nombre d'expéditions. Chaque expédition particulière donne lieu à l'application d'une charte-partie d'application ou d'un avenant. Dès qu'un navire identifié est nommé pour effectuer le déplacement, le tonnage enlevé est déduit du tonnage total et la charte-partie d'application ou l'avenant gère l'expédition et ses aléas. S'inscrivent dans la seconde catégorie les contrats de tonnage, souvent accessoires à des services de lignes régulières, qui ne mentionnent que de façon approximative le tonnage ou le nombre de voyages. Comme exemples on peut donner le transport d'une production de fruits exotiques de tel pays d'Afrique vers l'Europe pendant la pleine saison d'exportation ou le contrat d'approvisionnement de conteneurs vides ou pleins. La distinction est importante, notamment en matière de responsabilité, car généralement l'affrètement donne naissance à une obligation de moyens contrairement au transport qui donne lieu à une obligation de résultat (n° 15).

3. Malgré cela, le contrat de tonnage, que la doctrine a étudié principalement il y a un quart de siècle (*Paul Bernard, L'affrètement : Tendances et Perspectives, Universita di Messina, 1981. – René Rodière : Traité général de droit maritime, Affrètements et Transports, t.1, n° 35, 1967. – Le contrat de tonnage : DMF 1980. 323. – Pierre Bouloy : Le contrat de tonnage : DMF 1980. 312. – Raymond Acharid : Exploitation du navire, J-Class. Transp. Fasc. 1225, 1998. – Harvey Williams : Chartering Documents, LLP 1996*) et que la pratique a systématisé à la même époque (*contrats-standard : Intercoa 80 in Paul Bernard, Volcoa 82 in Harvey Williams*), n'est pas tombé en désuétude. L'ère de la production de masse liée à la globalisation des échanges lui donne une vigueur évidente, qu'il s'agisse de transporter des hydrocarbures, des minerais, des grains, des phosphates, des sucres et des mélasses, des ciments, des produits métallurgiques, voire des denrées périssables, encore que, s'agissant de celles-ci, le phénomène de la conteneurisation développe une autre figure juridique de laquelle il peut, dans une certaine mesure, être rapproché : l'affrètement d'espaces (*Sabadie Bertrand, L'affrètement d'espaces, Thèse dact. Nantes 2004*).

4. Aussi bien, pour les différencier, doit-on immédiatement en proposer une définition et dire que le contrat de tonnage est le contrat par lequel un armateur s'engage à acheminer durant une période délimitée, sur une relation déterminée, selon une rotation précisée, au moyen de navires caractérisés et moyennant un fret convenu, une quantité déterminée de marchandises, sauf à admettre que tout n'est pas toujours aussi précisément arrêté, l'essentiel restant que chaque application puisse être fixée en temps utile (*CA Paris, 5 janv. 1988 : DMF 1990. 570*).

5. C'est dire que la bonne réalisation du contrat de tonnage exige une confiance réciproque et une bonne foi mutuelle des contractants. Une coopération véritable doit s'établir entre l'armateur et l'intérêt cargaison (*CAMP, n° 387, 24 déc. 1980 : DMF 1981. 699*). Il en est d'autant plus ainsi que la souplesse doit l'emporter sur la rigidité, sauf à courir le risque d'un blocage si le monde réel ne correspond pas en tous points au monde idéal imaginé par les parties. En effet, le dualisme du substrat juridique qui en constitue le socle et le fait que le lien juridique s'étire dans le temps sont les deux causes majeures des difficultés précitées. Trois points apparaissent en pratique plus importants que d'autres : la règle applicable au point litigieux, le fret et la responsabilité. On en traitera après s'être intéressé au mécanisme juridique du contrat de tonnage.

Le mécanisme juridique du contrat de tonnage

6. Une sentence (*CAMP, n° 1039, 12 déc. 2000, 2nd degré : DMF 2001. 404*) le décrit parfaitement. Le contrat concernait des cargaisons de tourbe de différents ports d'Europe du Nord à destination d'un port fluvio-maritime sur le Rhône. Il portait sur des navires à désigner, des voyages à déterminer, des quantités et des dates à convenir. Les arbitres ont considéré qu'un tel « contrat-cadre » était une promesse formelle et mutuelle de souscrire dans un délai déterminé le nombre de contrats d'affrètement au voyage suffisant pour satisfaire le marché conclu. Le mécanisme est donc clair : un contrat-cadre est suivi d'applications. Deux espèces peuvent se greffer sur cet unique genre.

Le contrat de tonnage (suite)

7. Une autre sentence (n° 552, 10 déc. 1984, 2nd degré : DMF 1985. 310) l'explique justement : « si les contrats à caractère répétitif peuvent se classer indirectement en contrats d'affrètement au voyage régis par la libre volonté des parties et en contrats de transport soumis impérativement à la loi ou à la convention internationale, la détermination de leur nature juridique ne peut résulter que de l'analyse des dispositions significatives de chacun d'eux ». Comme précédemment dit (n° 2), les contrats d'application relèvent de deux natures juridiques possibles, même si, dans la majorité des cas, il s'agit d'un contrat d'affrètement au voyage (CA Aix, 4 mai 1982 : DMF 1983. 101, n. Achard). Mais l'essentiel se trouve dans la méthode affirmée : analyser les dispositions de chacune des applications. C'est donc de là qu'il faut partir pour résoudre les difficultés rencontrées. Certaines tiennent au binôme contrat-cadre – contrats d'application. D'autres se rapportent au fret et à la responsabilité.

Difficultés se rapportant au binôme contrat-cadre – contrats d'application

La coexistence de deux contrats liés l'un à l'autre a suscité quelques incertitudes sur la règle applicable et sur l'effet relatif des conventions.

8. Arguant de ce que les contrats d'application étaient des contrats d'affrètement au voyage, l'armateur soutenait que son obligation de fournir des navires était une obligation de moyens. Les arbitres ont à juste titre retenu qu'il s'agissait d'une obligation de résultat (Sentence précitée n° 1039). Dans la même affaire, il prétendait opposer à la demande de l'intérêt cargaison la prescription d'une année qui atteint les actions dérivant des contrats d'affrètement au voyage. Il a été fait application de la prescription décennale des obligations commerciales (C. com. Art. 189 bis, devenu art. L. 110-4). Mais la solution sera inverse si l'obligation dérive non pas du contrat de tonnage mais bien du contrat d'affrètement au voyage (CA Versailles, 10 déc. 1986 : DMF 1988. 748, DMF 1989. 147, obs. Bonassies). Au demeurant, il a été jugé que, en l'absence de charte-partie reconnue valable, c'est la loi relative au transport maritime qui doit s'appliquer à la responsabilité du navire (CA Paris, 16 mai 1980 : DMF 1980. 536, n. Achard).

9. La relativité des conventions s'introduit dans le mécanisme socle et oblige le juge à vérifier la source du litige. On relève que le pro-forma du contrat d'application doit s'effacer devant les « termes explicites du contrat de fret » (CAMP, n° 667, 20 nov. 1987, DMF 1988. 193. – CAMP, n° 673, 21 déc. 1987, DMF 1988. 333). La même vérification s'impose du fait de l'émission de connaissements. On a déclaré opposable à l'exportateur une clause compromissaire du contrat de tonnage signé par lui alors même qu'elle n'avait pas été répétée dans le connaissement couvrant l'une des applications (CA Aix, 12 nov. 1992, navire *Imilchil* : DMF 1993. 655). Il est dit que les relations contractuelles nées du contrat de tonnage ne peuvent être affectées par l'émission de connaissements négociables, même s'ils ne font pas référence explicite à

l'accord de base, dès lors que le porteur de ces titres est à la fois chargeur et destinataire (CA Aix, 19 avr. 1984 : DMF 1986. 216, n. Achard). Dans ce cas de figure, le connaissement ne circule pas (CA Aix, 13 janv. 1983 : DMF 1984. 523, n. Achard). Ainsi l'une des difficultés majeures concerne-t-elle le fait que, dans chaque litige, on doit rechercher si la règle applicable se trouve dans le contrat cadre ou dans le contrat d'application.

Difficultés liées au fret

L'affréteur et le frèteur attacheront une importance particulière au fret, en même temps contrepartie de la disposition des navires et mesure de l'indemnité de réparation.

10. Le frèteur augmenterait trop son risque pécuniaire s'il devait poursuivre l'exécution du contrat de tonnage sans être payé rubis sur l'ongle des frets dus pour les voyages précédents. Même si le privilège qui le garantit s'étend à l'intégralité des frets dus et non à celui du dernier voyage, la sanction du non-paiement du fret, outre l'intérêt moratoire légal, sera probablement le refus de continuer l'exécution du contrat de tonnage, c'est-à-dire soit la suspension fondée sur l'exception d'inexécution, soit, si l'inexécution est suffisamment grave, la résiliation légale immédiate de l'article 1184 du Code civil (Cass. 1^{er} civ., 20 fév. 2001 : Bull. civ. I, n° 40).

11. Cependant, une clause de révision du fret pourra figurer au contrat, dont l'interprétation sera parfois nécessaire. La méthode d'interprétation en a été donnée par une sentence du 25 mai 1990 (DMF 1991. 403) : il faut retenir l'équilibre, c'est-à-dire le juste partage entre les parties contractantes d'un avantage financier généré par un événement indépendant de l'une ou de l'autre. La difficulté majeure de cette clause *escalation clause* tient à sa nature : obligatoire ou facultative ? (Williams, *op. cit.* p. 98). Quoiqu'il en soit, le mode de calcul du fret nouveau nécessitera des investigations délicates (CAMP, n° 387, 24 déc. 1980 : DMF 1981. 699).

12. Le fret sera souvent la mesure de l'indemnité de réparation, notamment en cas d'annulation d'un voyage due à l'absence de navire ou au défaut de cargaison. On a jugé que la défaillance de l'affréteur au tonnage à charger toute la quantité convenue doit être sanctionnée par le paiement de la totalité du fret correspondant au tonnage prévu même en l'absence de disposition contractuelle sur ce point (TC Marseille, 7 sept. 1971 : DMF 1972. 479). Cependant, le contrat de tonnage n'est pas toujours très précis, notamment parce qu'il faut garder une certaine souplesse relative tant aux besoins de l'exportateur / importateur qu'aux capacités de transport de l'armateur. En droit commun de l'affrètement au voyage d'ailleurs, une marge est habituelle. Les arbitres doivent donc se montrer très attentifs tant au droit applicable qu'au fondement de leur réponse. La sentence n° 1039 en est un exemple convaincant.

Difficultés se rapportant à la responsabilité

Trois questions dominent : la fourniture des navires, leur rotation et les avaries cargaison.

13. Les navires fournis doivent correspondre aux caractéristiques convenues et être nommés en temps utile, dans les formes et délais indiqués. Le chargeur disposera d'un temps limité pour rejeter la nomination ou l'assortir de réserves. L'expertise contradictoire tranchera sur la question de la navigabilité nautique et commerciale du bâtiment mis à disposition (CAMP, n° 944, 11 juin 1996 : DMF 1996. 1156). La fourniture des navires en temps utile est l'une des préoccupations majeures de l'intérêt cargaison. Il est donc souligné que « les programmes d'enlèvement, les dates de chargement et les capacités des navires constituent des obligations strictes ... qui ne peuvent d'aucune manière être assimilées à l'obligation classique de renseignements fournis par les E.T.A. (CAMP n° 673, 21 déc. 1987, DMF 1988. 333).

14. L'interruption de la rotation due au manque de navire pourra être sanctionnée par la résiliation du contrat au tort de l'armateur et, si l'affrèteur a trouvé un autre navire pour un fret supérieur, le différentiel en sera supporté par l'armateur défaillant (CAMP, n° 934, 5 janv. 1996 : DMF 1996. 832).

15. La responsabilité au regard des cargaisons transportées donne lieu à deux situations sensiblement différentes. Paul Bernard a souligné très justement que l'étendue de la responsabilité de l'armateur sera soit celle de l'obligation de moyens du frèteur au voyage (CAMP, n° 747, 23 juin 1989 : DMF 1990. 253), soit celle de l'obligation de résultat du transporteur. Seule l'analyse des contrats d'application conclus fournira la juste réponse.

Au total, le contrat de tonnage reste une figure juridique toujours employée parce qu'utile.

Nouvelles du large

Revue de presse

3 chantiers en 2005 pour la DAMGM : la mise en place de la Direction générale de la mer et des transports, l'expérimentation de la loi organique relative aux lois de Finances (Lolf) et l'action pour le développement durable.

L'Antenne 25 Jan 2005

L'OMI demande aux USA de traiter correctement les marins et non pas comme des terroristes potentiels.

Shipping Times 25 Jan 2005

L'ICS (Int'l Chamber of Shipping) dénonce le projet de l'UE de criminalisation des pollutions accidentelles comme contraire aux conventions OMI.

Shipping Times 7 Fev 2005

Le Groupe Int'l des P&I Clubs adopte de nouvelles mesures pour lutter contre les navires sous-normes.

TradeWinds 11 Fev 2005

Selon le P&I Gard, les autorités Espagnoles ont menacé d'arrêter et de menotter un Capitaine qui refusait la proposition d'assistance d'un sous-traitant privé lors d'un incident à la mer.

Lloyd's List 16 Fev 2005

Selon une communication au Marine Arbitration Club, le développement des mesures anti-blanchiment rend les professions juridiques particulièrement vulnérables.

Lloyd's List 16 Fev 2005

Explosion du budget de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime qui passe de 12,6 mio € en 2004 à 35,3 mio € en 2005.

TradeWinds 17 fev 2005

Le Royaume Uni et 6 autres pays Européens s'opposeront fermement à la formation d'une garde-côte Européenne.

Lloyd's List 24 Fev 2005

Le Parlement européen et le Conseil sont parvenus hier à un compromis sur la directive permettant de réprimer les actes de pollution maritime. Ce texte va obliger les Etats membres à considérer les rejets polluants des navires comme des infractions pénales en cas de «négligence grave», et non plus seulement en cas de «faute intentionnelle» ou de «comportement téméraire». Tous les acteurs de la chaîne du transport seront punissables, de l'armateur du navire au capitaine et à l'équipage en passant par la société de classification.

Les Echos 24 Fev2005

S'ils veulent éviter la prison, les armateurs Européens opérant selon des accords de pool actuellement en vigueur doivent les réviser rapidement en tenant compte des nouvelles directives Européennes entrant en vigueur en 2005 ou 2006

Lloyd's List 11 Mar 2005

Le contrat de tonnage (Suite et fin)

Analyse du mécanisme juridique et de la coexistence contrat-cadre/contrats d'application ainsi que l'examen des difficultés liées au fret et se rapportant à la responsabilité



Archives de l'Abeille Bourbon à Brest le 6 Avril 2003, photo: Francis Bellemorgue/Bourbon (Link de droits presse)

**« Remorqueurs
Abeille Bourbon et
Abeille Flandre »**



Les navires d'autrefois :
« M/V Tourville » à Kobe
en 1973

Le **RIF** (Registre International Français) a été adopté le 23 mars à l'Assemblée Nationale. Les travaux parlementaires ainsi que le texte provisoire peuvent être consultés à l'adresse ci-après :

http://www.assemblee-nationale.fr/12/dossiers/registre_international.asp

Réflexions sur les réalités pratiques du Code ISPS dans un cas extrême, et sur la difficulté pour l'équipage de faire admettre qu'il est aussi victime de l'agression

Les sociétés de sauvetage sont intervenues sur 266 navires l'an dernier, soit une augmentation de 22,5 % du nombre des incidents par rapport à 2003. 735,000 tm de cargaison diverses et de soutes ont été récupérées dans le même temps, soit une augmentation de 21 % par rapport à l'année précédente.

TradeWinds 15 Mars 2005

Les sociétés de sauvetage ne répondront peut-être pas aux demandes d'intervention dans les eaux Européennes pouvant résulter en une pollution afin de ne pas risquer les poursuites criminelles selon les directives en préparation par l'UE.

Fairplay 17 Mars 2005

Malgré les actions de protestation menées par les syndicats de navigants. Armateurs de France, l'organisation professionnelle, fait part de sa satisfaction après l'obtention d'un vote positif sur le RIF au parlement.

Le Lloyd 26 mars 2005

La Cour Suprême de Finlande a rendu un jugement relatif aux principes applicables à la responsabilité civile des arbitres.

Maritime Advocate 29 Mars 2005

L'armateur lié par une charte sous droit anglais et arbitrage à Londres, d'un côté. Les assureurs subrogés poursuivant l'armateur en Italie pour des dommages occasionnés par le navire aux installations portuaires locales de l'autre. Au centre, l'anti-suit injonction obtenue par l'armateur à l'encontre des assureurs subrogés Italiens.

Lloyd's List 30 Mars 2005

Naufrage et responsabilité d'une société de classification : devant la CA de Versailles, l'assureur d'une marchandise transportée par voie maritime a recherché la responsabilité quasi-délictuelle d'une société de classification et l'action ainsi entreprise a abouti à une condamnation.

Lamyline 5 Avr 2005

L'attaque terroriste sur le VLCC Limburg et le code ISPS

Peter Raes

Directeur Opérations Exmar – Président Directeur Général Franship

En Octobre 2002 le pétrolier «Limburg» était victime d'une attaque terroriste devant Aden. Au moment de l'attentat, en qualité de Directeur de Franship, je me suis immédiatement rendu sur place afin de remettre, avec l'assistance fortement appréciée de l'équipage, le navire en état de navigabilité.

Il se trouve que le plan de sûreté du «Limburg» conforme à la réglementation ISPS, avait été arrêté peu de temps avant cette attaque, l'exemple du «Limburg» ayant été souvent cité pour justifier la mise en place de l'ISPS, je voudrais livrer mes impressions sur l'utilité de l'ISPS pour faire face à une agression de nature terroriste.

Le code ISPS a été établi à la suite des attaques du 11 septembre. Son but est de prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sécurité des passagers, des équipages ainsi que la sécurité des navires et des installations portuaires. Ce code impose à bord et à terre des obligations de sécurité et de contrôle contenues dans le «plan de sûreté» qui comporte trois niveaux d'alerte selon la gravité du danger couru. Il impose aussi des obligations d'information et de contrôle à la compagnie maritime et aux Etats signataires de la Convention. Un volet symétrique d'obligations concerne les installations portuaires que le navire doit fréquenter.

L'expérience pratique démontre qu'un navire étranger qui s'approche d'un port considéré comme sensible peut être considéré soit comme une potentielle victime qu'il convient de protéger, soit comme un possible outil d'agression, une arme de destruction massive par destination. L'expérience du «Limburg» me suggère les quelques réflexions suivantes :

1- Le navire victime de l'agression.

En quoi le code ISPS et le plan de sûreté du navire auraient-ils pu protéger le «Limburg» de l'attaque terroriste au Yémen ?

Tous les armateurs avaient reçu des avertissements que des risques d'attaque existaient. Mais du fait que, ni la date, ni les lieux visés n'étaient définis, on pouvait supposer que tant la Mer Rouge, que l'Océan Indien, le Golfe d'Oman et le Golfe Persique devenaient potentiellement dangereux et cela pendant une période de plusieurs semaines, voire de plusieurs mois.

Un avertissement n'est efficace que si les lieux et la période sont limités.

Par conséquent il n'y avait pas de raisons d'éviter le Yémen, aucune raison de suspendre le contrat d'affrètement et encore moins d'arrêter le flux de pétrole en provenance du Moyen-Orient.

L'attaque terroriste sur le VLCC Limburg et le Code ISPS (suite)

Les seules mesures applicables à bord concernaient la vigilance, mais il faut bien reconnaître que le pétrolier au mouillage était sans défense contre l'attaque conduite par un petit bateau muni d'un hors-bord puissant. Les agresseurs du «Limburg» étaient parfaitement au courant du plan de chargement du navire : ils ont frappé juste au milieu de la seule citerne contenant du pétrole à tribord.

Un terroriste a beaucoup de moyens pour obtenir des informations sur les navires. Il peut utiliser les renseignements des terminaux portuaires sur la cargaison et sa répartition dans les cuves, exploiter les mouvements des pilotes portuaires, écouter la radio du trafic maritime, consulter la documentation bancaire.

Les mesures de sécurité imposées aux navires peuvent aussi être utilisées contre eux. Pour ne prendre qu'un exemple représentatif, l'agresseur peut tirer profit de l'A.I.S. ou « AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM » devenu obligatoire depuis la mise en vigueur du code ISPS. Ce système, fortement apprécié des navigateurs, permet d'identifier des navires dans des conditions de visibilité très réduite, alors que l'écho radar est anonyme. Il faut cependant savoir que sur Internet il est possible de suivre tout trafic maritime dans la Manche avec tous les détails qui peuvent aider à l'efficacité du transport mais qui en même temps peuvent être consultés par des gens aux intentions malhonnêtes.

Les niveaux de sûreté prévus par le plan ISPS, les liaisons avec l'Etat du pavillon, sont certainement très utiles pour lutter contre la piraterie qu'il faut craindre sur certaines routes mais elles s'avèrent inadaptées dans le cas d'attaques terroristes dont le lieu d'action est inconnu.

Seule la protection militaire des points sensibles peut prévenir de telles attaques. Depuis l'attaque du «Limburg» cette protection a été mise en place à Aden et il n'y a plus eu d'attentat contre des navires.

2- Le navire considéré comme arme de destruction

Le code ISPS a été mis en place par l'O.M.I. pour trouver un accord sur des règles de conduite internationale et éviter que les Etats-Unis n'agissent unilatéralement. Cet objectif d'urgence a quelque peu malmené la sérénité nécessaire à l'élaboration de règles précises et efficaces. Le niveau de sécurité du code ISPS dépendra des autorités du pays visité et peut donc recevoir des interprétations différentes d'un pays ou d'une autorité à l'autre. Les plans de sûreté risquent parfois d'être dirigés plus contre le navire que mis en place pour assurer sa sécurité aux installations et dans les ports fréquentés. Dans un climat sécuritaire, le navire étranger sera facilement considéré comme suspect.

Ainsi, les autorités Yéménites avaient comme première réaction, compréhensible d'ailleurs, d'attribuer la responsabilité des explosions au navire lui-même. Ce n'est qu'après enquêtes approfondies de la part des autorités françaises, du FBI (enquête sur les analogies avec l'attentat contre le «USS Cole») et celles non moindres de la part des Yéménites eux-mêmes que les scellés sur le navire ont été levés.

Les autorités étatiques ont été très traumatisées par les prises de contrôle d'avions par les terroristes et craignent de voir un navire utilisé comme arme de

destruction massive. Il est vrai que la prise de contrôle d'un méthanier à pleine charge à proximité d'un port ferait courir un danger considérable. Mais une telle prise de contrôle est beaucoup plus difficile à réaliser que sur un avion. L'infiltration de l'équipage par quelques éléments étrangers est improbable et les terroristes auraient de grandes difficultés pour prendre et garder longtemps le contrôle du navire. Seule est donc à craindre l'attaque violente par des commandos déterminés. Le danger est certainement beaucoup plus réel sur un paquebot de croisière où l'infiltration se fait parmi les passagers qui peuvent devenir des otages comme l'a tragiquement démontré l'«Achille.Lauro».

Un navire porte conteneur peut être employé comme moyen de transport d'armes. Il est légitime que les autorités concernées mettent tout en œuvre pour éviter un tel scénario. Mais le navire et son équipage ont très peu de possibilités, voire pas de moyens du tout pour contrôler le contenu de chaque conteneur dans un concept de transport «door to door».

Un des points les plus préoccupants de l'ISPS concerne le facteur humain, le code ne contredit pas la convention visant à faciliter le trafic maritime qui dispose que les étrangers membres de l'équipage doivent être autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire. Mais la possibilité de refuser cette autorisation est trop souvent utilisée de manière subjective. Il faut espérer que les mesures de contrôle de leurs équipages, imposées par le code ISPS aux armateurs ou gérants de navires, aideront à combattre les préjugés existants actuellement contre certaines nationalités et qui aboutissent dans certains ports à consigner arbitrairement à bord l'intégralité de l'équipage par la seule présence d'un seul soi-disant suspect, ce qui n'aide pas à améliorer l'atmosphère du bord.

En conclusion,

Le plan ISPS, peu efficace dans le cas d'un attentat terroriste de grande importance est pour l'armateur lourd à mettre en œuvre et coûteux. Il présente le gros défaut de ne pas faire clairement la distinction entre la sécurité et la notion nouvelle de sûreté. Les marins ont l'impression que ce plan leur impose de renforcer la sécurité à bord, ce qu'ils admettent volontiers, mais que le volet sûreté s'exerce plutôt à leur encontre.

Le code aurait dû mettre plus de priorité sur la protection du navire plutôt que de se prémunir contre le navire. Car, en fin de compte, en protégeant le navire on protège le port. Un tel message aurait été plus fort et plus sympathique avec le même résultat.



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)



Nouvelles du large Le web maritime

De quelques sites relatant des accidents et catastrophes maritimes

(NdE : Eu égard à l'actualité judiciaire en cours, aucun des nombreux sites relatant les catastrophes de l'Erika et du Prestige ne figurent dans cette liste – au demeurant non exhaustive, fondée essentiellement et subjectivement sur l'intérêt technique ou historique des sites)

L'abordage de l'«**Andréa Doria**» par le «Stockholm» au large de New-York (1956)
<http://www.andreadoria.org/>

Le naufrage de l'«**Estonia**» en Baltique (1994)
<http://www.estonia.exprimo.net/estonia/index.html>
<http://www.onnettomuustutkinta.fi/estonia/index.html>

Le drame du «**Maori**» en Atlantique Nord (1971)
<http://ms.maori.free.fr/>

Le découpage et le relevage de l'épave du «**Tricolor**» au large de Dunkerque (2003)
<http://www.tricolorsalvage.com/pages/home.asp>

Le torpillage du «**Wilhelm Gustloff**» au large de Gdynia (1944)
<http://www.feldgrau.com/wilhelmgustloff.html>

L'échouement du «**Sea Empress**» devant Milford Haven (1996)
<http://www.archive.official-documents.co.uk/document/dot/seaemp/seaemp.htm>

La saga du Commandant Carlsen et le naufrage du «**Flying Enterprise**» (1951)
<http://www.teesships.freeuk.com/1129flying.htm>

L'histoire et le naufrage du «**Pamir**» (1957)
<http://pamir.chez.tiscali.fr/Indexm.htm#French>

La fin du paquebot «**Britannic**» (sister-ship du «Titanic») transformé en navire hôpital (1916)

<http://www.hospitalshipbritannic.com/menu.htm>
http://www.hospitalshipbritannic.com/the_disaster.htm

Le renflouement du «**Rocknes**» dans le fjord de Bergen (2004) et le rapport de l'administration des affaires maritimes de Norvège

<http://www.rocknessalvage.com/rocknes/default.asp>
http://www.sjofartsdir.no/upload_attachment/Rocknes_report_NMD_working_group.doc

La catastrophe du «**Joola**» au sortir de l'estuaire de la Casamance (2002) et le rapport de l'administration des affaires maritimes du Sénégal

<http://www.kassoumay.com/joola/index.html>
http://www.au-senegal.com/actu/joola_041102.pdf

L'actualité de la Chambre

Le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale de la Chambre se réuniront le 8 juin 2005. Les arbitres qui ont choisi d'adhérer en qualité de «membre physique» de l'association, à titre personnel, comme l'autorisent les Statuts, pourront évidemment assister à l'Assemblée Générale.

Ces réunions seront suivies en soirée par le traditionnel dîner des arbitres.

Un ami nous a quitté, **Michel FAGES** est décédé soudainement le 7 février 2005.

Il était inscrit sur la liste des arbitres depuis 1976 et était une figure de notre Chambre.

Michel avait exercé toute sa carrière maritime chez Louis Dreyfus armement, et était devenu un grand spécialiste de l'affrètement et de l'exploitation maritime. En 2004, il avait sollicité l'honorariat, mais était resté actif à l'occasion d'une instance arbitrale où il avait été désigné auparavant.

Nous garderons de lui le souvenir d'un homme chaleureux, doté d'un solide bon sens et d'une grande expérience qui faisaient de lui un arbitre apprécié de tous dans le milieu maritime.

Il restera présent dans notre souvenir.

La Chambre face à l'«antisuit injunction»

En dépit d'un arrêt récent de la Cour de Justice des Communautés Européennes (arrêt «Turner» du 27.04.04) qui met fin à la pratique de l'«antisuit injunction» par les juridictions anglaises dans le cadre de l'Union Européenne, certains avocats anglais ne renoncent pas pour autant à essayer d'utiliser cette procédure pour renier la compétence de notre Chambre.

Dans une affaire portée devant la Chambre où une lettre de garantie d'un Club lui donnait compétence, confirmée par une sentence intérimaire du Tribunal Arbitral, les avocats anglais de la partie défenderesse ont formulé devant le juge de la Commercial Court (High Court of Justice) une demande d'«antisuit injunction», au motif que cette lettre de garantie aurait été obtenue sous la contrainte et qu'elle serait nulle.

Le juge anglais a rejeté cette requête (ce qui paraît légitime car aucune contrainte n'avait été exercée) et refusé l'appel.

Il serait opportun que la CJCE se prononce également sur le bien fondé de cette procédure d'«antisuit injunction» (pour le moins anachronique) en matière d'arbitrage.