



## Vues sur mer : Les arrêts LINDOS & PELLA ... un grand pas ... en attendant la suite.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

L'arbitre praticien, au contact journalier des chartes-parties et des connaissements de type Congenbill comportant une référence claire à la charte et à sa clause compromissoire a souvent mal compris l'inopposabilité de ces clauses au tiers porteur en l'absence de son acceptation expresse.

J'avais, en novembre 2004, estimé nécessaire de souligner aux arbitres qu'elle était la position de la communauté maritime sur ce sujet (Le Droit Maritime Français numéro 653 page 883 : *l'incorporation des clauses de charte-partie dans les connaissements*).

Les arrêts Lindos et Pella ont été abondamment et diversement commentés notamment dans Le Droit Maritime Français. Il n'est point utile d'y revenir, sauf à souligner que la Cour de Cassation rejoint une position largement majoritaire dans la communauté arbitrale maritime internationale, renforçant ainsi la crédibilité de l'arbitrage en France.

Dans la plupart des cas, les connaissements de charte-partie incorporent aussi une mention plus générale du genre : « *Toutes les clauses, conditions et exceptions de la charte-partie du... sont réputées incorporées dans le présent connaissement* ». Il apparaît immédiatement à tout juriste, respectueux des droits du tiers porteur, impensable que de telles clauses puissent lui être opposées. Et pourtant ....

Nos amis britanniques, confrontés à des problèmes identiques nous indiquent la voie à suivre pour rendre un jugement ou une sentence qui détermine avec précision ce que sont dans cet engagement contractuel les obligations de chacune des parties. La méthode consiste à analyser et interpréter les clauses de la charte-partie pour savoir lesquelles peuvent concerner le réceptionnaire porteur du connaissement. L'interprétation se doit d'être stricte et ne retenir que les clauses qui concernent à l'évidence le réceptionnaire, qui sont claires et ne présentent aucune ambiguïté.

À titre d'exemple, l'incorporation des termes F.I.O. signifie, sans contestation possible que la responsabilité de l'armateur cesse à l'ouverture des cales et qu'on ne peut lui réclamer des avaries constatées en magasin après manutention, sauf à prétendre que le réceptionnaire et son assureur subrogé ne savent pas lire.

A ceux qui prétendent que cette position fait peu cas des dispositions impératives du contrat de transport qui prévoit la responsabilité jusqu'à la livraison, il convient de répondre que c'est pourtant la pratique maritime commerciale habituelle. Le réceptionnaire tiers porteur organise le déchargement avant l'arrivée du navire, choisit ses manutentionnaires et les paie, sachant parfaitement que ces opérations lui incombent. Ce sont les usages. Enfin s'il était une clause dont l'application au tiers porteur pouvait être discutée, c'était bien la clause compromissoire et la Cour de Cassation a franchi le pas. Pour les clauses concernant le déchargement, le simple bon sens devrait suffire.

En fait, la jurisprudence française n'a jamais bien fait la différence, qui fondamentalement existe, entre le connaissement de ligne régulière, contrat de transport et le contrat d'affrètement qui donne lieu à l'émission d'un connaissement sur lequel les parties prennent bien soin d'informer le tiers porteur de l'incidence des termes de charte qui peuvent le concerner. Dans le cas de l'affrètement, les relations complexes qui lient l'affréteur et son réceptionnaire sont inscrites dans le contrat de vente, le contrat d'affrètement et le connaissement. Vouloir isoler le connaissement sans tenir compte des mentions qu'il contient ne peut conduire qu'à de mauvaises décisions sur les responsabilités réciproques.

N° 11 - Automne  
2006

### Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de F. Arradon**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 2 - **De l'influence grandissante des autorités communautaires sur les activités des compagnies maritimes - G.Sioufi**

Page 4 - **Le point de départ des intérêts moratoires - P.Delebecque**

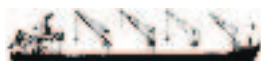
Page 5 - **Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (I) - O.Jambu-Merlin**

Page 7 - **Revue de presse**

Page 7 - **Sur le web : Les sites sur le vetting.**

Page 8 - **L'actualité de la Chambre**

«**Actori incumbit probatio**»



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/4\\_abonnement.php](http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_abonnement.php)

"M/V CMA-CGM Balzac"



## Les sentences récentes

### N° 1129 : Connaissance de c/p Gencon - Avaries à des produits métallurgiques (coils) - Péril de la mer

Quand des produits métallurgiques ont été acceptés au déchargement sans réserve par le tiers porteur des connaissements et que, de surcroît, les bons à charger mentionnaient qu'ils avaient été chargés "wet and dirty", celui-ci ne peut prétendre à indemnisation pour traces de rouille. Des dommages constatés à la suite d'un mouvement de cargaison en cale par très mauvais temps résultent d'un "péril de la mer" qui est, en l'espèce, un cas excepté, l'arrimage de la cargaison ayant été effectué par des professionnels avertis possédant une technique éprouvée. L'armateur, qui après constatation du désarrimage a néanmoins fait route sur un autre port sans reprendre l'arrimage ou faire constater les avaries a aggravé la situation et est partiellement responsable d'une partie des avaries relevées au déchargement dans ce port.

*Plusieurs sentences rendues au premier degré depuis le début de l'année ont fait l'objet de demande d'examen au second degré. Ces instances sont en cours d'instruction et les résumés des sentences au second degré seront donc diffusés à l'occasion de la prochaine Gazette.*

## De l'influence grandissante des autorités communautaires sur les activités des compagnies maritimes

Georges Sioufi, Vice-Président - Directeur Juridique CMA-CGM

### Généralités

Voilà plusieurs décennies que les compagnies maritimes n'ont pas connu un âge d'or tel que celui qui a été observé entre la fin 2003 et tout au long des années 2004 et 2005.

Cette embellie quasi généralisée s'est traduite par des bénéfices record pour les entreprises de transport maritime qui, faut-il s'en étonner, ont pour la plupart leur siège social dans la vieille Europe (sur les cinq premières compagnies mondiales, quatre sont européennes).

L'Asie et plus, particulièrement la Chine qui est devenue en quelque sorte l'atelier du monde a créé une demande de transport sans équivalent historique que les moyens navals existant ne sont plus capables d'assumer.

D'où la forte hausse constatée sur les taux de fret mais aussi sur le prix des navires et sur le marché de l'affrètement.

C'est dans ce contexte quelque peu euphorique que la Commission s'est rappelée au bon souvenir des armateurs en ouvrant le 14 décembre 2004 une enquête sur le GIE fiscal français et en proposant exactement un an plus tard le 14 décembre 2005 l'abrogation de l'exemption en faveur des conférences maritimes.

### Les accords armatoriaux et le déclin annoncé des conférences.

Ce qui était vrai il y a vingt ans ne le serait plus aujourd'hui !

Il est rappelé que c'est par un Règlement 4056 de l'année 1986 que la Commission a légitimé les conférences qui sont des forums ou structures au sein desquelles les armateurs discutent et fixent ou pour être plus exact tentent de fixer les taux de frets.

Le fameux règlement instaurait donc en faveur de ces compagnies une exemption à la prohibition des ententes édictées par les anciens articles 85 et 86 du traité de Rome (aujourd'hui art 81 et 82).

Cette mesure dérogatoire était justifiée par l'exigence que l'article 84 du Traité de Rome sur la politique des transports soit appliqué de façon combinée avec les dispositions relatives à la concurrence.

Que s'est-il donc passé pour qu'aujourd'hui pour qu'il y ait un tel revirement ?

Le commissaire Charlie McCreedy qui, sous la pression des chargeurs mécontents des augmentations de taux, défend la proposition d'abrogation de l'exemption par catégorie instaurée par le règlement 4056/86, se contente d'expliquer que « l'industrie des transports maritimes européenne est forte et a tout à gagner d'un marché concurrentiel » (!).

Sa proposition de règlement est basée d'une part sur le constat que les conditions d'octroi de cette exemption ne seraient plus remplies c'est-à-dire qu'en pratique, les effets positifs de la mesure n'auraient pas compensé ses effets négatifs par le biais d'un transfert équitable du profit en faveur des usagers et d'autre part sur une analyse d'impact qui montrerait que l'abrogation de l'exemption entraînerait probablement une baisse des tarifs de transport.

Sauf que la proposition élude le fait que les augmentations de tarifs constatées ces dernières années sont dues à la croissance de la demande de transport et non pas à l'action des conférences qui de leur côté ont été bien incapables d'enrayer les précédentes chutes des taux.

Quoiqu'il en soit et malgré la forte opposition des armateurs européens, on s'achemine vers une abrogation du règlement 4056/86 qui prendrait effet deux ans après l'adoption par le Conseil du règlement d'abrogation.

Ce délai de grâce de deux ans sera mis à profit pour préparer l'après 4056/86.

Dans le cadre des nouvelles «*Trade Associations*», l'échange d'informations entre armateurs serait autorisé mais encore faudrait-il définir la fréquence de ces échanges. Ces échanges porteraient sur des indices de prix mais aussi sur l'utilisation des capacités. Le stockage de données chiffrées, de statistiques et la publication d'un indice des prix et de formules communes pour le calcul des taxes sont prévus dans le nouveau dispositif.

La nouvelle proposition souhaite également faire entrer le cabotage et les services de tramp dans les dispositifs généraux applicables aux compagnies maritimes.

Mais le plus surprenant est qu'à l'heure du déclin annoncé des conférences en Europe, des pays asiatiques, et non des moindres, sont en train d'adopter des législations tendant à reconnaître les effets bénéfiques des conférences en légitimant leur existence à l'instar du règlement 4056/86.

Ainsi Singapour vient d'adopter une nouvelle législation anti trust (Competition Act) applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette nouvelle loi prévoit dans sa section 36 l'instauration d'un «*Block Exemption Order*» en faveur des armateurs. Le texte d'exemption ayant été soumis à une consultation dont les résultats ont été rendus publics, devraient entrer en vigueur sous peu. Ce texte qui devrait prendre effet rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2006 prévoit un régime d'exemption pour les conférences et les consortiums à la fois. Il couvre les accords sur les prix et les capacités et, c'est l'originalité par rapport aux textes européens, il s'étend aux activités de transports terrestres (THC et haulage) lorsqu'elles constituent un complément du transport maritime.

#### **Et les consortiums ?**

Si les conférences existent depuis les années 1870, les consortiums sont une construction récente de la pratique.

Après un avoir connu engouement pour les consortiums fortement intégrés où les coûts et les recettes étaient mis en commun de telle sorte que l'ensemble s'apparentait plus à une société en participation, la profession tend depuis quelque années vers la mise en œuvre d'accords de partenariat dits V.S.A («*Vessel Sharing Agreement*») qui, dans leur version la plus courante, consistent dans la mise en commun et l'exploitation de navires exploités sur une ligne. Sont généralement exclus de cette mise en commun de moyens les containers. En principe chaque partenaire y apporte au minimum un navire. Toutes les décisions importantes relatives à la gestion opérationnelle de la ligne (choix des navires, des escales, etc.) sont déterminées de concert entre les partenaires.

Les consortiums ont, à l'inverse des conférences maritimes, la sympathie des autorités de la concurrence dans la mesure où la structure même de ces accords est réputée compatible avec le principe d'exemption retenu par l'article 81 al 3 du Traité instituant la Communauté Européenne. En application de ce principe sont exemptées les ententes qui «contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte».

La Commission Européenne est ainsi venue le 20 avril 2005, adapter les règlements 479/92 et 823/2000

quant à la durée des consortiums en offrant la possibilité aux compagnies maritimes d'étendre la durée maximum de verrouillage de ce type d'accord de deux ans supplémentaires (ou trois ans pour les consortiums dits fortement intégrés) dans l'éventualité où les partenaires décideraient d'accroître l'efficacité du service en investissant un montant au moins égal à la «*moitié des investissements réalisés par les membres du consortium au titre du service de transport maritime offert par celui-ci*».

D'une manière générale ces mesures sont en faveur des compagnies maritimes encore qu'il soit possible de voir dans ce type de règlement la volonté supplémentaire des autorités européennes de s'inviter à la table des négociations entre les armateurs en réglementant davantage leurs partenariats.

#### **La fin du GIE fiscal français**

Instauré en 1998, le dispositif du GIE venant à la suite de celui des quirats est un mécanisme fiscal de soutien à l'investissement de certains biens industriels dont les navires de commerce.

Après une pratique régulière de près de 6 ans, la nouvelle de l'enquête déclenchée par la Direction Générale de la Concurrence de la Commission Européenne le 14 décembre 2004 a éclaté comme un orage dans un ciel bleu.

La Commission considère en effet qu'il s'agit d'une aide d'Etat spécifique au secteur maritime. Elle soutient qu'en pratique, et bien que la mesure édictée par l'article 39 CA du CGI ait une portée générale, l'écrasante majorité des agréments délivrés ont bénéficié au transport maritime ; que l'agrément est délivré de façon discrétionnaire et non sur la base de critères préétablis.

Les autorités françaises soutiennent pour leur défense que l'article 39 CA ne constitue pas une aide, qu'il n'existe pas d'avantage particulier pour les investisseurs et les utilisateurs des biens concernés dans la mesure où les conditions d'amortissement de ces biens relèvent du droit commun, et qu'enfin la Commission n'a apporté aucun élément tangible pour étayer l'assertion selon laquelle les agréments seraient délivrés à partir de données subjectives.

Mais, au-delà des arguments purement juridiques développés de part et d'autre dans cette affaire, il existe d'abord une importante question de crédibilité du système français.

Il y a ensuite une question de confiance, la confiance légitime qu'avaient les armateurs et les investisseurs sur la conformité du mécanisme du GIE fiscal. Pourquoi la Commission qui, bien qu'elle n'ait jamais été notifiée officiellement pour les raisons que l'on connaît, était au courant du dispositif du GIE fiscal n'a-elle pas réagi plus tôt ? Pourquoi avoir attendu 6 ans pour ouvrir une enquête ?

La décision de la Commission qui devait être rendu en Juin ne sera finalement rendue que fin septembre au mieux.

En cas de condamnation, l'Etat français se trouverait dans la position difficile de devoir réclamer le remboursement des « avantages » reçus.

La suppression brutale du régime du GIE fiscal sans alternative satisfaisante marquerait un coup d'arrêt à l'investissement sous pavillon français, le RIF n'étant pas à lui seul susceptible de constituer un attrait suffisant.

***De la fin des conférences aux interrogations sur le GIE fiscal et au fonctionnement des consortiums, les interventions des autorités communautaires sont constantes.***

## SPAM - POURRIEL

### Important !

Nous rencontrons de grosses difficultés en envoyant le mel annonçant la disponibilité de la Gazette de la Chambre, celui-ci étant, de plus en plus fréquemment, pris pour un spam et rejeté. Il nous arrive même d'être blacklisté.

Pour limiter ce risque, nous avons changé la forme du mel d'annonce de la disponibilité de la Gazette de la Chambre et vous recommandons instamment de prévenir vos responsables informatiques & internet, leur demandant de ne pas nous mettre sur blacklist (voire de nous en retirer) et d'ajouter **\*@arbitrage-maritime.org** à la liste des sites autorisés (white list) du logiciel anti-spam de votre organisation.



M/T Eekloo - Exmar

## Actualités

La Cour de cassation dans son Bulletin d'information n°632 publie une "notice méthodologique" sur l'**expertise** destinée à préciser la distinction entre l'expertise judiciaire et l'expertise extra-judiciaire, qu'elle soit unilatérale ou amiable.

Cliquer **ICI** pour accéder à cette notice.

Le 11-7-06, le Président Bush a signé la loi 109-24 sur les Coast Guards et le transport maritime. Ce texte prévoit, entre autres, l'augmentation des limites de responsabilités dans le cadre de l'OPA 90.

Accéder au tableau montrant les nouvelles limites en cliquant **ICI**.

M.Le Cerf, Secrétaire général de Groupama Transports, succède à M.Delcroix à la Présidence du CESAM

## Le point de départ des intérêts moratoires

Philippe Delebecque  
Professeur à l'Université de Paris I  
Arbitre maritime

Compte tenu de la longueur des procédures, les arbitres sont souvent confrontés à une question délicate, celle de la fixation du point de départ des intérêts moratoires. Ces intérêts, rappelons-le, ont pour finalité d'indemniser<sup>1</sup> le préjudice subi par le créancier du fait du retard pris par le débiteur, de bonne ou de mauvaise foi<sup>2</sup>, à exécuter ses obligations. Cependant, pour qu'il y ait retard, encore faut-il que la dette en cause soit exigible. D'où cette distinction faite par le Code civil lui-même<sup>3</sup>.

Si la créance formant l'objet de la demande est une créance de somme d'argent dont le principe et le montant résultent de la loi ou du contrat et non de l'appréciation du juge ou de l'arbitre, cette créance portera intérêts dès la mise en demeure. Comme l'indique l'article 1153, dans les obligations qui se bornent au paiement d'une certaine somme, les dommages-intérêts résultant du retard ne sont dus qu'à compter de la sommation de payer ou d'un acte équivalent. Ainsi les créances de loyer, les créances d'honoraires, les créances de fret, les créances de surestaries, les créances de restitution pour indu, les créances des victimes contre les assureurs de responsabilité, les créances résultant de clauses pénales, les créances de recours en garantie, les créances (subrogatoires) des tiers payeurs<sup>4</sup> ... produisent-elles intérêts à compter de la demande. Si la créance est exigible, sans être nécessairement liquide, avant toute intervention du juge ou de l'arbitre, le débiteur est en retard et s'expose au paiement d'intérêts dès que le créancier met en œuvre son droit par la mise en demeure qu'il adresse à son débiteur.

Si, en revanche, la créance réclamée est une créance d'indemnisation, une créance dont l'existence même dépend de l'appréciation du juge ou de l'arbitre, les intérêts ne seront dus qu'à compter de la décision du juge ou de l'arbitre. La solution se comprend : un débiteur ne saurait être en retard tant qu'il ignore - objectivement - ce qu'il doit. L'art. 1153-1 précise qu'*«en toute matière»*, c'est-à-dire quelle que soit la nature de la créance d'indemnité, contractuelle ou extra-contractuelle, la condamnation emporte intérêts même en l'absence de demande ou de disposition spéciale du jugement, mais seulement à compter du prononcé du jugement. Ainsi en est-il d'une créance née d'un enrichissement sans cause qui n'existe que du jour où elle est judiciairement constatée. Ainsi en sera-t-il également en cas de condamnation d'un transporteur à des dommages-intérêts en raison de pertes, d'avaries ou même de retard ou de condamnation d'un armateur-fréteur à des dommages-intérêts pour manquement à telle ou telle de ses obligations ou encore de condamnation d'un affréteur à qui, par exemple, l'on impute une défaillance dans l'accomplissement de son obligation de déchargement.

On ajoutera que si, dans cette seconde hypothèse, les intérêts ne sont dus qu'à compter du prononcé de la décision du juge ou de l'arbitre, le juge ou l'arbitre (ou premier ou au second degré) peut en décider autrement. Cette faculté est discrétionnaire<sup>5</sup>. Dans ces conditions, rien ne s'oppose à ce que le point de départ des intérêts moratoires accompagnant une indemnisation soit fixé également au jour de la demande. Mais encore faut-il le dire.

1/ Forfaitairement par l'allocation d'intérêts calculés au taux légal.

2/Le débiteur qui par sa mauvaise foi cause un préjudice indépendant du retard doit, en outre, réparer pareil préjudice.

3/Sous réserve de convention contraire et certaine des parties (sur le principe du forfait, sur le taux de l'intérêt légal, sur la nécessité d'une mise en demeure, ...), les textes étant en l'occurrence purement supplémentifs.

4/V. Cass. ass. plén. 4 mars 2005, Bull. civ. ass. plén. n° 3.

5/v. Cass. ass. plén. 3 juill. 1992, Bull. civ. ass. plén. n° 7.





# Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (I)

Olivier Jambu-Merlin - Avocat à la Cour

Au début des années 1990 est apparu sur le marché de l'affrètement liquide (pétrolier, gazier ou chimiquier) un terme jusqu'alors inconnu, le VETTING. Dans la mesure où les premiers effets apparents de ce vetting ont été le refus d'emploi par leurs affréteurs habituels de certains navires jusqu'ici considérés comme aptes à leur utilisation, le rattachement du terme vetting au latin VETO a été vite opéré. Mauvaise traduction, et mauvais procès fait à ses inventeurs. Le verbe anglais «to vet» signifie examiner, au sens clinique du terme, ou bien revoir, corriger une production littéraire. On peut donc en déduire que les grands affréteurs, initiateurs et inventeurs du vetting, ont mis en place un système qui, après examen approfondi des navires qu'ils entendent employer, tend à corriger les défauts constatés. L'intention était louable, la mise en place a été difficile et mal perçue par les armateurs, la communication faite par les affréteurs ayant certainement manqué de diplomatie.

*Les quelques réflexions qui suivent porteront sur la finalité du vetting, et sur sa mise en œuvre ; l'intégration du vetting dans les relations contractuelles sera évoquée au prochain numéro de cette Gazette.*

## FINALITES du VETTING

Il peut sembler naturel de se demander quelle est la finalité du vetting imposé par les intérêts cargaison, alors que tant de contrôles de qualité et de sécurité pèsent déjà sur les armateurs. Un bref retour sur le passé peut apporter un certain éclairage.

On se souviendra, entre autres, de l'Amoco Cadiz en 1978 et de l'Exxon Valdez dix ans plus tard. Deux catastrophes, heureusement sans pertes de vies humaines (à noter que le marin perdu en mer semble, politiquement et médiatiquement, avoir moins de valeur que le goéland mazouté...) mais avec de très sérieux dommages à l'environnement.

Ces deux navires étaient armés par des compagnies pétrolières, et c'est d'ailleurs plus en tant qu'armateurs qu'en tant que pétroliers que ces deux compagnies ont été condamnées. L'Exxon Valdez fut apparemment le chant du cygne de l'armement pétrolier. La démarche de désengagement des compagnies pétrolières, déjà bien entamée, s'est accélérée après ce naufrage.

On peut certainement considérer que l'Exxon Valdez a servi de déclencheur au processus qui a abouti à la mise en place, inter alia, du système du vetting. On se souviendra que la première mesure prise par Exxon a été d'imposer à ses armateurs, y compris pour les contrats en cours (sous peine de refus de chargement), la fameuse clause «drogue et alcool» ; la mesure était bien venue, la pertinence en était indiscutable, la méthode des plus cavalières.

Le contexte général se prêtait à ce genre de démarche. Dans toutes les industries on a vu se développer les processus qualité et sécurité, l'intervention sous forme d'audit des donneurs d'ordres finaux et intermédiaires entrant dans les mœurs. Les exemples de la sous-traitance en construction navale ou automobile sont nombreux et parlent d'eux-mêmes. L'industrie du transport maritime pouvait-elle y échapper ? On peut en douter.

Le vetting organisé par les sociétés pétrolières et pétrochimiques se résume en fait à la possibilité que se donne un client donneur d'ordre de choisir son fournisseur sur la base d'éléments de qualité et de sécurité, vérifiés sur documents et in-situ. C'est une première finalité, avouée sans détours. Il n'y a là rien de choquant au fond ; reste que les armateurs n'étaient guère habitués à un tel traitement, et que la mise en place du système a été quelque peu chaotique, du fait de l'hostilité déclarée de beaucoup d'armements. Nécessité faisant loi, le vetting s'est généralisé et une double forme de collaboration s'est mise en place : d'une part sur le terrain (si l'on peut employer le terme en parlant de navires) d'autre part au niveau institutionnel, notamment par la participation d'Intertanko aux réunions du SIRE.

Autre finalité, souvent placée en tête de liste, la participation à la sécurité maritime et à la lutte contre les marées noires. Nul ne saurait s'en plaindre. La question, souvent posée, est celle du double emploi qui peut apparaître entre le vetting (privé) mis en place et exercé par les compagnies pétrolières et pétrochimiques d'une part, et les obligations de qualité et de sécurité qui pèsent de manière légale sur le navire et son armement. En d'autres termes, si un navire et son armement disposent d'une double certification ISM/ISO, pourquoi leur imposer les contraintes et le coût d'un vetting, dont les contrôles vont pour l'essentiel recouper ceux exercés initialement et régulièrement quant à la certification ?

La réponse est relativement simple : si, comme le disait Antoine Vialard lors d'une journée Ripert consacrée à la pollution «certains navires-citernes ont des armateurs bidons», il est malheureusement des organismes certificateurs qui ne valent pas beaucoup plus cher, certaines affaires récentes en apportant la démonstration. D'où la nécessité ressentie par les affréteurs de procéder à leurs propres contrôles. Il va de soi que cette réponse subit un jugement nettement plus nuancé du côté des armateurs, notamment chez les «bons» armateurs, de loin les plus nombreux. Force est cependant de constater que la conjonction d'un vetting parfois féroce et de réglementations de plus en plus drastiques amènent à un renouvellement appréciable de la flotte de navires-citernes, renouvellement soutenu par une confortable hausse des frets ces deux dernières années.

La dernière finalité du vetting est, par un choix du navire fondé sur des critères précis et sévères, de limiter les risques d'accident, donc d'une part les risques de perte de la cargaison, d'autre part les risques de mise en jeu d'une responsabilité de l'affréteur dont la seule justification semble être la force financière de ce dernier. Justification fort peu juridique, mais d'une portée médiatico-politique incontestable.

Le paradoxe est que cet argument peut se retourner contre son auteur. On voit dans l'affaire de l'Erika l'affréteur du navire mis en cause parce qu'il avait choisi ce navire au vu d'un vetting favorable ; si le navire s'est brisé, c'est que le vetting avait été mal mené, donc l'affréteur est responsable des conséquences du naufrage. CQFD. Ne manque que le lien de causalité entre le vetting et la rupture de la coque. On soulignera à cette occasion que la (relative) superficialité d'une inspection le plus souvent menée en opérations commerciales, donc sans accès aux ballast du navire, ne permet guère d'apprécier l'état structurel de la coque ; mais si le bon sens doit prévaloir, il faut reconnaître que cette dernière appréciation relève légitimement de la classification du navire.

## Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (suite et fin)

### MISE en ŒUVRE du VETTING

La procédure de vetting était, à ses débuts, à l'initiative du seul affrèteur. Désormais, le système étant bien en place et les armements s'étant laissés convaincre de la nécessité de leur participation active, l'initiative vient le plus souvent de ces derniers, les contrats le leur «suggérant» fortement. On peut trouver dans une charte à temps relativement récente "Owners shall make every effort to arrange suitable inspections, within vessel's trading area and program, as soon as practicable after delivery. Charterers to render all possible assistance in arranging such inspections, and to advise Owners as soon as possible of any required vetting inspection". Et, dans un contrat de tonnage : "It is Owners'duty and obligation to maintain inspection schemes with major companies such as ..... . Owners shall, for each voyage performed under this COA, provide Charterers with a completed XXX questionnaire for the vessel nominated and maintain a valid SIRE inspection report....etc".

Si le navire est déjà dans la base de données SIRE, le(s) vetting(s) doi(ven)t être maintenu(s). Si le navire est neuf, ou vient de changer de gérance, le(s) vetting(s) doi(ven)t être obtenu(s). Les délais de mise en place d'une inspection et de l'établissement d'un rapport semblent peu compatibles avec les contraintes de temps d'un affrètement au voyage ; le fait que la plupart des affrêteurs exigent – avec raison – que l'inspection se déroule au cours d'opérations de déchargement ne simplifie pas la résolution du problème, puisque le préalable à tout déchargement est bien évidemment un affrètement.... Quoiqu'il en soit, et parfois au prix de quelques contorsions, l'inspection se met en place, et les opérations de vetting se déroulent le plus souvent normalement.

Les acteurs d'un vetting sont nombreux. Chez l'affrèteur se trouve un service vetting, parfois qualifié d'Etat dans l'Etat en ce sens que ses décisions sont peu contestables et sont opposables tant aux cellules transport qu'aux cellules négoce. C'est cohérent avec la logique qui prévaut dans la plupart des industries, où les responsables qualité/sécurité ont désormais accès direct, voire même exclusif, aux plus hauts échelons de la hiérarchie de l'entreprise. Ce service organise les inspections, et en traite les résultats.

Les inspecteurs, le plus souvent d'anciens navigateurs, interviennent à bord des navires pour une visite qui peut facilement atteindre 24 heures. Leur contrepartie à bord est le Capitaine, assisté suivant les besoins du Second, et du Chef Mécanicien.

A terre chez l'armateur (ou chez son gérant technique) existe le plus souvent une cellule vetting, permanente et à plein temps dans les plus grosses entités, ou composée à la demande de membres des services techniques et qualité/sécurité.

Les documents ou instruments du vetting sont de deux ordres. Un Vessel's Particulars Questionnaire, descriptif standardisé et très détaillé du navire, de son management, de son équipement et de la conformité à toutes les réglementations applicables, est rempli par l'armement et transmis à la base de données SIRE (Ship Inspection Report) de l'OCIMF. Ce VPQ, déclaratif, va servir de base à l'établissement du VIQ (Vessel's Inspection

Questionnaire), lui aussi très détaillé et standardisé (à ceci près que certains pétroliers en ont leur propre version, encore plus détaillée). Ce VIQ, rempli par l'inspecteur lors de sa visite à bord et comportant les observations du Capitaine, est lui aussi transmis à la base de données SIRE et peut être modifié en fonction des corrections apportées par le bord et l'armement aux déficiences constatées. Un affrèteur doit pouvoir notifier sa décision de vetting en fonction des éléments contenus dans la base de données SIRE. Cette décision peut être évolutive ou renouvelable à courtes ou moyennes échéances, en fonction de l'âge et de l'état constaté du navire. On notera que l'accent est mis sur la qualité du management du navire ; de ce fait un navire qui, tout en restant sous le contrôle du même armateur, se voit confié à un nouveau manager, est soumis à renouvellement de son vetting.

En théorie, ce système unifié doit permettre d'éviter les inspections multiples et à répétition par plusieurs affrêteurs. On a vu il y a une dizaine d'années le même navire visité par 4 inspecteurs successifs en un mois, pour le compte de quatre sociétés pétrochimiques, et sur la base du même questionnaire (C.D.I, équivalent chimiquier du SIRE) obtenir des résultats radicalement différents, allant de l'approbation sans conditions au rejet sans appel. Faut-il croire que cette époque est révolue ? Ce n'est pas certain, puisque, comme indiqué précédemment, certains affrêteurs ont développé leur propres versions du VIQ. On peut tout de même avoir de bonnes raisons d'espérer qu'un navire bien conçu et bien armé ne risque plus de se trouver autorisé à charger et interdit de décharger, ou l'inverse, comme on le voyait trop fréquemment il y a quelques années.

Il n'en reste pas moins que le navire est soumis à un nombre important d'inspections, toutes génératrices de questionnaires et de rapports, toutes difficiles à assumer pour les états-majors réduits des navires modernes. Contrôles de l'Etat du Port, de l'Etat du Pavillon, de la société de classification, des organismes certificateurs ISM, ISPS et ISO, contrôles éventuellement demandés par les assureurs ou les PandI Clubs... etc. On peut alors comprendre que le Capitaine d'un navire pétrolier, chimiquier ou gazier puisse éprouver une certaine appréhension à pénétrer en Manche avec devant lui la perspective d'une tournée de six ou sept ports.

Sans rentrer dans le détail des dispositions propres à chaque compagnie, il va de soi que les critères d'acceptabilité varient suivant l'usage envisagé pour le navire. Un simple déchargement dans le cadre d'un achat C&F ne sera pas évalué à la même aune qu'un affrètement au voyage ; ni un affrètement au voyage à la même aune qu'un affrètement à temps.

Pour conclure sur cette première partie, disons que le vetting des navires pétroliers, chimiquiers et gaziers, s'il représente une contrainte supplémentaire pour les armements, est maintenant définitivement ancré dans le paysage maritime. Il est plus que douteux que la tendance vienne à s'inverser, et il n'est pas certain qu'il faille le souhaiter : ce nouveau mode d'implication des grands chargeurs dans la chaîne du transport n'est pas, et de loin, une mauvaise chose. Le système du vetting n'a qu'une douzaine d'années d'existence ; ses modes de mise en œuvre se sont améliorés, il n'est que de souhaiter que cela continue.

**On entend souvent parler du "vetting", de quoi s'agit-il ? Quelle est la finalité de ce type d'inspection et comment est-il mis en oeuvre ?  
Vetting et relations contractuelles seront évoqués au n°12 de la Gazette de la Chambre**

## Nouvelles du large, revue de presse

**Tradewinds 5-5-06** : Les efforts internationaux pour combattre la piraterie commencent à payer. Le BMI indique qu'au premier trimestre 06 il n'y a pas eu d'attaques dans le détroit de Malacca et en Inde.

**Shipping Gazette 8-5-06** : L'américano-suédoise L. Asplund, dernière survivante du naufrage du Titanic est morte aux USA à l'âge de 99 ans.

**L'Antenne 12-05-06** : «Le RIF est un progrès» affirme P. Cole, de l'Amicale des CLC. Il estime que les besoins en officiers dans les prochaines années ont de quoi rendre les capitaines «optimistes» et que «le RIF est un progrès pour l'embauche de ces officiers».

**Les Echos 15-5-06** : GIE Fiscal - La CMA-CGM promet une trentaine de navires supplémentaires sous pavillon français si le GIE fiscal est obtenu indique J.Saadé.

**Journal du Transport Int'l 16-5-06** : 50 ans de conteneurisation - L'invention du conteneur aura révolutionné le monde des transports durant les 50 dernières années. Environ 95% du commerce mondial de ligne régulière se font aujourd'hui par conteneurs maritimes.

**LamyLine 16-5-06** : Consécration de la conception classique des critères de la force majeure. La Cour de cassation réunie en Assemblée plénière réaffirme la conception classique de la force majeure. Classiquement, il est considéré que la force majeure est composée de trois critères cumulatifs: l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et l'extériorité.

**Mer & Marine 24-5-06** : L'emploi maritime a augmenté de 4,6% en 8 ans. La France comptait en 2004 10.016 navigants, dont 3.070 officiers. La Direction des Affaires Maritimes affirme que l'emploi maritime a progressé de 4,6% entre 1998 et 2004, après une longue érosion débutée il y a près de cinq décennies.

**Lettre des transports et de la logistique 7-6-06** : Après la congestion des ports comme première menace, c'est le déséquilibre des échanges de biens qui constitue la seconde. Pour les trois plus grands marchés : Extrême Orient/Europe, Amérique du Nord/Europe et transpacifique, on arrive à un total de plus de 20 millions d'EVP qui devront être re-positionnés à vide, ce qui va générer des coûts... mais pas de recettes.

**L'Antenne 28-6-06** : Vers une politique intégrée de la mer. C'est ce qu'a prôné lundi, à l'ouverture aux Açores d'un séminaire sur la politique maritime de l'Europe, le président de la commission européenne, en lieu et place de la «fragmentation» actuelle.

**Lloyd's List 5-7-06** : La Haute Cour de Londres, saisie par différentes organisations de l'industrie du shipping, dit que ces dernières ont des arguments recevables pour contester la validité de la directive européenne sur les sanctions criminelles en cas de pollution venant d'un navire.

**Bridge-Log 19-7-06** : Cartes marines électroniques : L'OMI en faveur de la généralisation pour tous les navires de l'utilisation des cartes électroniques (ECDIS).

**Lloyd's List 19-7-06** : L'UE cherche à étendre son emprise territoriale en essayant d'obtenir des changements dans le droit de la mer l'autorisant à agir au-delà des juridictions maritimes nationales.

**Bridge-Log 8-8-06** : L'OMI vient de publier une circulaire détaillant la résolution et les recommandations pour un traitement équitable des marins en cas d'accident maritime.

**Le Marin 19-8-06** : Maersk lance le géant des géants. L'Emma Maersk, 399 m. de long, 56 m. de large, 22 rangées de conteneurs, un moteur 14 cylindres de 108.920 cv pourra transporter 13.000 EVP, soit 50% de plus que les plus grands porte-conteneurs en service, déjà énorme.

**Lloyd's List 24-8-06** : les investigations du BMI concernant les fraudes documentaires, montrent que les NVOCC sont responsables de l'émission de plus de 95% des b/l utilisés pour perpétrer ces fraudes.

**Bow Wave 24-8-06** : Les milliers de porte-conteneurs qui parcourent les océans utilisent des systèmes de saisissage des conteneurs datant des années 60. Beaucoup de ces navires sont des post-panamax avec des pontées inimaginables il y a 40 ans - 7 plans étant une pratique courante. Ces systèmes de saisissage sont-ils capables de résister dans les conditions extrêmes ? En théorie, oui probablement. en pratique, non.

## Sur le web : Les sites consacrés au vetting

\* Les inspections 'vetting' - Cdt H.Ardillon - AFCAN

[http://www.afcan.org/dossiers\\_securite/vetting.html](http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html)

\* Le vetting, un instrument de sécurité maritime - G.Seyer - ISEMAR

<http://www.isemar.asso.fr/syntheses/pdf/78.pdf>

\* Mémoire de DESS sur le vetting - C.Noël

<http://junon.u-3mrs.fr/ad210w00/memoires/2003/m03noca.html>

\* Présentation du système SIRE (OICIMF)

[http://www.ocimf.com/view\\_document.cfm?id=391](http://www.ocimf.com/view_document.cfm?id=391)

\* Présentation du CDI (Chemical Distribution Institute)

<http://www.cdi.org.uk/main.html>

\* TMSA - 'Tanker management and self assesment'

= TMSA selon Intertanko

<http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=19685>

= TMSA selon l'American Bureau of Shipping

<http://www.eagle.org/news/pubs/bulletins/info/TMSA%20flyer.pdf>

= TMSA selon le Llod's Register

<http://www.lr.org/NR/rdonlyres/456CE3CA-4B03-4A7E-915D-5D93EF679DA0/37152/TMSA1.pdf>

\* Exemple de clause de 'Vetting and Inspection' - BIMCO

<http://www.bimco.dk/Corporate%20Area/Documents/Clauses/BIMCHEMETIME%20Vetting%20and%20Inspection%20Clause.aspx>

\* Rio Tinto, BHP Billiton et Cargill (plus importants affréteurs du monde en vrac sec) : l'exemple RightShip

<http://site.rightship.com/default.aspx>

\* REPSOL : Règles et procédures concernant le vetting

[http://www.repsolypf.com/Comunes/Archivos//Procedures\\_2006\\_06\\_Marzo\\_2006\\_157992.pdf](http://www.repsolypf.com/Comunes/Archivos//Procedures_2006_06_Marzo_2006_157992.pdf)



Les navires d'autrefois :  
"M/V Penavel"

## 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-<br/>maritime.org)

Rejoignez-nous sur  
notre site Web !

[www.arbitrage-  
maritime.org](http://www.arbitrage-<br/>maritime.org)



### Les sites consacrés au vetting (suite et fin)

\* Les Experts de la Shell rejettent entre 25 & 30% des navires

<https://www.grouppama-transport.com/fr/phare2002/VettingF.htm>

\* Observations concernant le vetting des navires affrétés par BP (1tri06)

<http://www.bridge-log.com/articles/bp-vetting-observations-1st-q-2006/>

\* Quelques cas de jurisprudence étrangère :

= UK (Seaflower)

[http://www.ukdefence.com/ukdc\\_publications/soundings/2001\\_i1\\_soundings.php](http://www.ukdefence.com/ukdc_publications/soundings/2001_i1_soundings.php)

=USA (Diamond/Emerald Park - Opal Sun - American Energy/Chemist)

[http://www.smany.org/sma/pdf/THE\\_ARBITRATOR\\_APR2006\\_BACK\\_THROUGH\\_OCT1999.pdf](http://www.smany.org/sma/pdf/THE_ARBITRATOR_APR2006_BACK_THROUGH_OCT1999.pdf)

puis aller aux volumes n°31/4 - Juillet 2000 et n°33/1 - Octobre 2001

## L'actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale de l'association se sont tenues le 14 juin 2006. Les décisions suivantes ont été adoptées :

**-Composition du Conseil** : après renouvellement du mandat de certains administrateurs et le retrait de M. J.J. MIROBENT qui a souhaité cesser sa fonction d'administrateur, le Conseil se compose de :

MM. F. ARRADON, P. BOISSON, P. BONASSIES, X. CONTI, P. DELEBECQUE, C. GENIBREL, J.Y. GRONDIN, G. HELIGON, F. LE BARS, L. LERBRET, J. POUSSIER, P. RAYMOND, G. SIOUFI, Y. TASSEL, J.Y. THOMAS, Mme G. THOMAS-CIORA et M. A. TRUFFAUT.

**-Admission** de MM. G. HELIGON et M. TATARD en qualité de membre-adhérent "personne physique" de l'association.

**-Incorporation sur la liste des arbitres de** :

MM. Philippe CHENNAUX, consultant en risques et assurances (Praticien), Paul-Eric EYSSAUTIER, courtier d'assurances (Praticien), Didier MARSAC, directeur juridique L. Dreyfus (Juriste), Dominique de SAINT LÉGER, courtier d'affrètement (Praticien) et Maximilien de ZAROBÉ, directeur Bocimar (Praticien).

**-Inscription sur la liste des arbitres honoraires** :

de M. Jean BEAUCHER, qui en a fait la demande,

**-Composition des organes de la Chambre** : la composition du Bureau, du Comité et de la Commission Consultative peut être consultée sur le site Internet de la Chambre.

L'Assemblée a adopté également les modifications apportées au Barème des frais et honoraires d'arbitrage (Annexe 2 du Règlement) dont les tarifs, qui seront applicables au 1/01/07, ont été réévalués d'environ 20%.

Il a été rappelé que le prochain Congrès International des Arbitres Maritimes (**ICMA XVI**) se tiendra à Singapour du 26 février au 2 mars 2007. Les arbitres et les juristes du monde maritime sont vivement invités à y participer. Tous les détails concernant l'organisation d'ICMA XVI se trouvent sur le site Internet : [www.icma2007.com](http://www.icma2007.com)

A la suite de ces réunions a eu lieu au Yacht Club de France le traditionnel **dîner des arbitres**, auquel avaient été invités les administrateurs et les avocats "maritimistes" familiers de la Chambre, en commémoration du 40ème l'anniversaire de sa création.

Soixante huit participants, à peu près à parité entre avocats et arbitres, se sont ainsi retrouvés pour cette soirée qui s'est déroulée à la satisfaction de tous dans une ambiance très conviviale.

M. **P. HOUSSIN** nous a quitté en avril 2006 à l'âge de 82 ans.

M. P. HOUSSIN, CLC, Commandant de pétroliers chez BP, a été DG de BP France puis professeur d'économie maritime à l'Université Maritime de Malmo. Il a été inscrit sur la liste des arbitres de la Chambre pendant 16 ans. C'était un homme d'une grande culture et expérience professionnelle, animé de la plus grande cordialité.

### 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.