

Vues sur mer : Le temps des réformes

Editorial par P. Delebecque – Président de la CAMP

La moisson législative de l'été 2008 est tout aussi riche que son homologue céréalière. L'une et l'autre, on ose l'espérer, donneront du grain à moudre à la Chambre. Nous nous en tiendrons ici à la première pour faire état de textes qui, bien que non proprement maritimes, seront tôt ou tard au cœur de nos arbitrages.

La première est le règlement (CE) 593-208 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (dit règlement Rome 1, car appelé à se substituer à la fameuse Convention de Rome du même nom). La règle de base est la même, en ce sens que la loi applicable à un contrat international dépend avant tout du choix exprimé par les parties. A défaut de choix, des règles plus claires que par le passé sont posées : en matière de vente, compétence est donnée à la loi du pays dans lequel le vendeur a sa résidence habituelle, en matière de prestations de service à la loi du pays dans lequel le prestataire a sa résidence habituelle ... et en matière de transport de marchandises (ou d'affrètement au voyage, le transport de passagers étant, de son côté, abandonné à la logique du droit de la consommation), à la loi du pays dans lequel le transporteur (ou le fréteur) a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays, étant précisé que si cette combinaison se révèle impossible, hypothèse fréquente, la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison dont les parties sont convenues s'appliquera. La nouveauté est dans cette précision : le centre de gravité du contrat de transport se déplace vers la livraison, du moins telle qu'elle est envisagée par les parties.

En outre, nos arbitres seront très rapidement confrontés à la loi du 17 juin 2008 sur la prescription des obligations intégrée dans les articles 2219 s. du Code civil. Le délai de droit commun, de 30 ans en matière civile, de 10 ans en matière commerciale, est ramené à 5 ans. Il court en principe du jour où le titulaire du droit litigieux « a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer » et non plus nécessairement du jour de l'exigibilité de la créance. Le débiteur prend ainsi en charge l'ignorance que le créancier peut avoir des faits. D'où une certaine incertitude et un pouvoir d'appréciation laissé aux juges, pouvoir limité toutefois par un délai butoir de 20 ans courant à compter du fait générateur de la créance. Les délais institués par des lois spéciales, ce qui est le cas pour le transport, pour l'affrètement ou encore pour la construction navale, ne sont cependant pas modifiés. Il reste que la loi autorise expressément les parties à aménager dans leur contrat le régime de la prescription : rien ne s'oppose à ce qu'elles allongent ou abrègent les délais ou encore prévoient leurs propres causes de suspension ou d'interruption. Toutefois, la liberté contractuelle est contenue : le délai ne peut être allongé au-delà de 10 ans ni réduit en-deçà d'un an. Le délai de 6 mois pour saisir la Chambre que l'on trouve dans certaines chartes n'est donc plus valable, si du moins le droit français est applicable au contrat, la prescription ayant été au demeurant considérée comme une question de fond et non de procédure. On notera que la prescription est désormais suspendue à compter du jour où, après la survenance d'un litige, les parties conviennent de recourir à la médiation ou à la conciliation ; de même en est-il en cas d'« impossibilité d'agir par suite d'un empêchement résultant de la loi, de la convention ou de la force majeure » ou encore lorsque le juge fait droit à une demande d'instruction présentée avant tout procès. Quant à la technique si subtile de l'intervention, la loi nouvelle ne veut plus en entendre parler.

Il faudra également tenir compte de la loi du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale : ce texte, d'inspiration communautaire, est venu définir « les conditions dans lesquelles sont prévenus ou réparés en application du principe pollueur payeur et à un coût raisonnable pour la société les dommages causés à l'environnement par l'activité d'un exploitant ». Si le dommage écologique se trouve par là même consacré, les dispositions nouvelles laissent cependant aux seules autorités administratives compétentes le soin de les mettre en œuvre, la victime ne pouvant elle-même agir que sur le fondement du droit commun. En outre, ces dispositions

N° 17
Automne 2008

Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de P. Delebecque**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 3 - **L'avenir de l'arbitrage maritime B. Harris**

Page 5 - **"RUU 600" et transport maritime J.-Y. Grondin**

Page 5 - **Revue de presse**

Page 6 - **Il était une fois l'Artemis J.-F. Rebora**

Page 8 - **Sur le web : Le sauvetage**

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

« Ex umbris et imaginibus in Veritatem »



s'appliquent sans préjudice de textes spécifiques et spécialement de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité des armateurs. Ces derniers ne manqueront pas, toutefois, de porter une attention particulière au volet de la loi nouvelle renforçant la répression de la pollution marine et alourdissant encore – si besoin était ! – la responsabilité de ceux qui sont investis d'un « pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche d'un navire ».

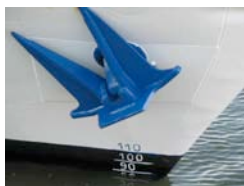
On retiendra enfin parmi les très nombreuses dispositions prévues par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 :

- l'attribution au créancier titulaire d'un gage sans dépossession d'un droit de rétention (C. civ. art. 2286-4), le gage avec ou sans dépossession, chèrement convoité par les transporteurs et les commissionnaires, devenant ainsi la meilleure des garanties ;

- l'ouverture de la fiducie, aussi bien de la fiducie-gestion que de la fiducie-sûreté, à toutes les personnes et non plus exclusivement aux personnes morales assujetties à l'impôt sur les sociétés (cf. abrogation de l'art. 2014 C. civ.), ce qui devrait modifier certains réflexes, le droit français ayant sur ce terrain à peu près les mêmes intérêts que le droit anglais où le trust connaît l'essor que l'on sait ;

- le droit d'engager la responsabilité de celui qui soumet ou tente de soumettre un partenaire commercial « à des obligations créant un déséquilibre significatif dans les droits et les obligations des parties » (C. com. art. L. 442-6-2°), ce qui est une manière insidieuse d'introduire la théorie des clauses abusives dans les contrats commerciaux.

Si l'on ajoute que l'on nous annonce d'autres textes sur les obligations, sans doute une disposition sur l'imprévision et l'introduction d'actions dites interrogatoires permettant par exemple à des tiers d'interroger le représenté pour vérifier que le représentant a bien été investi des pouvoirs dont il entend jouir, on se persuade de l'évolution profonde du droit des affaires. La tâche de ceux qui doivent l'appliquer n'en devient que plus stimulante.



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

Quelques sentences récentes

N°1151 Second degré – C-P Synacomex non signée – Compétence – Validité de la notice of readiness – Refus de décharger en dépôt d'une lettre de garantie

L'absence de signature de la c/p n'altère pas la validité du contrat qui a été exécuté, ainsi que sa clause compromissoire donnant compétence à la Chambre.

Dès l'arrivée sur rade et la remise de la notice, l'accostage n'était prévu qu'après la prise d'échantillons et les résultats de leur analyse, le poste à quai n'était donc pas "à disposition du navire". Or si l'empêchement de se rendre à quai n'est pas le fait du frèteur, le risque de ne pouvoir entrer pour raisons nautiques ou météorologiques n'a pas à être supporté plusieurs fois par le navire.

Le refus du Capitaine de décharger entraîne l'interruption des staries pour le temps perdu car l'affréteur avait délivré une lettre de garantie conformément aux dispositions de la c/p.

N° 1152 Second degré – C-P Baltimore Form C – Contamination d'une cargaison de tourteaux de soja – Application loi anglaise – Affréteurs et réceptionnaires appartenant au même groupe – Régime juridique applicable

La loi anglaise est applicable, car, si les parties se sont mises d'accord pour donner compétence à la Chambre, elles n'ont cependant pas modifié la loi prévue au B/L, sur le fondement duquel est formée la demande.

Lorsque le B/L n'a pas circulé en dehors du groupe auquel appartiennent les affréteurs, les chargeurs et le destinataire, ce dernier ne peut ignorer les conditions de l'affrètement incorporées au B/L. La responsabilité du frèteur/transporteur maritime relève de la Convention de Bruxelles sous réserve des dispositions de la c/p, et celui-ci n'est tenu que d'une obligation de moyens.

La responsabilité des dommages ne peut lui être attribuée car la préexistence de la contamination aux opérations de chargement était la plus probable.

N°1153 – C-P Synacomex – Avaries cargaison – Obligation de l'affréteur de décharger – Temps perdu pour cadence réduite déduit des surestaries

Même en cas d'avaries à la marchandise l'affréteur a l'obligation fondamentale de décharger. Les staries ne sont pas suspendues pendant le déchargement de la cargaison saine ou avariée, mais l'armateur doit indemniser l'affréteur pour le ralentissement inévitable des opérations du fait des avaries.

N°1154 Second degré – C-P Asbatankvoy – Avaries navire – Retard livraison – Innavigabilité – Faute de l'armateur – Préjudice commercial

Un armateur disposant (affréteur à temps) endosse vis à vis de l'affréteur au voyage toutes les responsabilités de l'armateur propriétaire. Il ne peut s'exonérer de sa responsabilité (ni bénéficier de la limitation de responsabilité) lorsque le navire n'est pas en état de navigabilité du fait de sa négligence dans la gestion et l'exploitation. Il doit réparer le préjudice commercial subi par l'affréteur du fait du retard du navire et de la livraison de la marchandise.

N°1155 Second degré – Sugar charter party – Refus du Capitaine de décharger sur demande du vendeur malgré remise d'une lettre de garantie de l'affréteur. Perte de temps – Surestaries dues par l'affréteur.

La clause de la c/p disposant que l'armateur accepte de décharger en l'absence du B/L contre lettre de garantie ne crée pas un droit absolu de l'affréteur d'obtenir la livraison et notamment lorsque ce dernier n'a pas régularisé la situation de la cargaison en s'abstenant de payer son vendeur. Cette clause ne peut légitimer une fraude aux droits d'un tiers. L'affréteur est condamné à payer les surestaries causées par la perte de temps dans l'attente de paiement de la cargaison.

Abstracts of awards

Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG17.pdf>



M/T Borée et Artois en opération de transfert

“L’arbitrage et l’affaire Tapie : une nécessaire mise au point”

Dans le courant de l’été 2008, après les nombreuses déclarations, souvent extravagantes, sur l’arbitrage en général et la “sentence Tapie” en particulier, M. Lazareff, Président de la Commission de l’Arbitrage du Comité Français de la CCI et M. Derains, Président du Comité Français de l’Arbitrage ont publié un communiqué, dont nous partageons sans réserves le contenu. Retrouvez ce communiqué sur notre site à la page “Miscellanées” :

http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_miscellanees.php

L’avenir de l’arbitrage maritime

Bruce Harris* - Arbitre maritime (LMAA & CAMP)

En mars 2008, Bruce Harris a donné un exposé public à l'unité de droit maritime de l'Université de Tulane de la Nouvelle-Orléans dans le cadre de la « Journée William Tetley » sur le sujet de la vision londonienne de l'arbitrage, tant passée, présente que future par comparaison à celle des États-Unis.

L'opinion exprimée par cet arbitre dont l'expérience est unanimement reconnue nous a semblé d'un particulier intérêt et il nous a autorisé à reprendre et traduire librement des extraits de son texte. Nous avons choisi tout particulièrement ce qui concernait l'évolution et le futur de l'arbitrage, plutôt que la comparaison des centres. Le texte intégral est disponible, en anglais, sur le site de l'Université McGill de Montréal (www.mcgill.ca/maritimelaw/), sur la page du Professeur Tetley, ou en cliquant simplement sur le lien suivant :

<http://tinyurl.com/5sz8f6>

Cet article présente le point de vue personnel de Bruce Harris, et, de ce fait, il est évidemment sujet à des appréciations différentes de la part des protagonistes. Dans d'autres cénacles, ce texte a été largement discuté et nous ne manquerons pas de lui faire parvenir les commentaires que vous pourriez avoir à formuler. - J.-Y. Grondin 7-08

(Pour éviter les périphrases, nous avons gardé la dénomination anglaise pour : solicitor; barrister & lawyer)

Qu'est-ce que l'arbitrage ?

Le verbe « arbitrer » vient du latin « arbitrare » qui signifie littéralement juger ou décider. L'arbitrage ne doit pas être confondu avec la médiation ou la conciliation. C'est un processus dont la conclusion est une décision finale qui s'impose aux parties d'un différend ou d'une dispute et dont on peut obtenir l'exécution judiciaire. Dans la médiation et la conciliation, au contraire, ce sont les parties qui trouvent elles-mêmes un accord pour mettre un terme au conflit en cours, sans que rien ne leur soit imposé.

Les caractéristiques de l'arbitrage et sa définition

D'abord, c'est une procédure privée. Personne d'extérieur n'y participe ou n'est témoin des débats. Ceux qui sont impliqués sont tenus à un devoir de confidentialité et ne doivent rien dévoiler aux tiers de l'arbitrage auxquels ils concourent.

Ensuite, le Tribunal est, dans une certaine mesure, ce que les parties ont choisi. Il existe différentes méthodes de sélection et désignation des arbitres selon les centres, mais les parties ont toujours un impact sur la constitution du Tribunal qui ne leur est jamais imposé à la différence des tribunaux de l'ordre judiciaire.

Enfin, sous certaines réserves spécifiques, un Tribunal arbitral rend une décision finale dont la partie victorieuse peut obtenir l'exécution judiciaire tout comme le jugement d'une Cour.

Ayant à l'esprit ces caractéristiques, je me risque à la définition ci-après de l'arbitrage : **La résolution finale d'un différend, à la suite d'une procédure privée, entre deux ou plusieurs parties, par un Tribunal choisi ou désigné selon une méthode acceptée conjointement ; résolution qui s'impose et dont on peut obtenir l'exécution judiciaire.**

De quelles manières les arbitres ont-ils changé ?

Même s'il y a 50 ans les arbitres maritimes à Londres étaient pour la plus grande part des courtiers du Baltic Exchange, les rapports montrent qu'un juriste pouvait à l'occasion être désigné comme arbitre unique. De la même manière, quand une question de droit survenait, un juriste pouvait être désigné par les courtiers-arbitres. Il s'agissait d'exception, ce n'était pas la règle. De nos jours cela a totalement changé, les arbitres maritimes, tout au moins ceux qui sont le plus souvent désignés, ont tous une formation juridique.

Les changements dans l'arbitrage maritime à Londres

Ce manque d'arbitres praticiens est un phénomène qui est le sujet de critiques. Comment en est-on arrivé là ? D'abord, les affaires sont sensiblement plus compliquées, tant sur le plan juridique que factuel, qu'il y a 50 ans et cela reflète les changements dans le secteur du shipping. Ensuite, la conduite des arbitrages est devenue beaucoup

L'avenir de l'arbitrage - (suite)

plus sophistiquée avec une importance croissante du droit et de la procédure.

L'arbitrage maritime à Londres de nos jours

De nos jours, les sollicitors, souvent accompagnés de barristers, représentent des clients qui ne se risquent quasiment plus jamais dans un arbitrage sans un tel soutien. Cela, non seulement parce que la matière est devenue plus complexe, mais aussi pour une raison pratique bien spécifique. Dans les années 1970, les armateurs, les affréteurs et leurs courtiers ont décidé de ne pas remplacer la génération des responsables des assurances et du contentieux qui, jusque-là, assuraient, en interne, la gestion de la majorité des arbitrages pour le compte de leurs employeurs. A peu près au même moment, les P&I Clubs, qui assistaient les armateurs et conduisaient directement, eux-aussi, des arbitrages commencèrent à externaliser cette charge de travail vers les sollicitors. Le résultat fut que des professionnels du droit devinrent impliqués dans la plupart des arbitrages.

En soi, cela n'aurait jamais dû rendre la pratique de l'arbitrage moins informelle et plus orientée vers la procédure. Mais la nature humaine étant ce qu'elle est, et les lawyers étant des humains habitués à la procédure judiciaire en vigueur devant les Tribunaux, seule, à leurs yeux, adéquate pour la résolution des différends, introduisirent dans l'arbitrage cette part importante de formalisme juridique que nous subissons depuis lors.

Naturellement, les arbitres étant les maîtres de leur propre procédure et les parties qui paient la note, n'auraient jamais dû accepter cette situation. Mais, là encore, la nature humaine a sa part. Globalement, les arbitres ont considéré que les parties devaient voir leurs différends réglés de la manière qu'ils avaient choisie ; puisque cela signifiait d'en passer par un juridisme pointilleux, alors qu'il en soit ainsi ! Les parties, sans doute plus ou moins sous l'emprise de leurs lawyers, décidèrent qu'il était préférable de poursuivre dans cette voie.

Ces évolutions influèrent sur le profil des personnes choisies comme arbitres. Les lawyers estimèrent que leurs bizarreries procédurales seraient mieux comprises et acceptées par des arbitres au passé juridique qui seraient, en tout état de cause, mieux à même de produire des décisions plus motivées et prévisibles que celles des praticiens. C'est ainsi que furent désignées de plus en plus de personnes ayant une formation de juriste et que le profil des arbitres changea.

Il est piquant de noter que la demande appuyée pour « plus d'arbitres praticiens » est souvent le fait des lawyers responsables de la présente situation qui ne manquent pas, eux-mêmes, de continuer de désigner

toujours et toujours les mêmes arbitres juristes. La LMAA ne peut pas faire grand-chose contre cet état de fait, car c'est aux parties et à leurs conseils de décider qui désigner comme arbitre ; et, en général, ils continuent de désigner des personnes familières du droit.

Que nous réserve le futur ?

La condition incontournable pour le succès d'un centre d'arbitrage est, comme à Londres, d'avoir à proximité un vivier substantiel d'individus activement impliqués dans tous les aspects de l'industrie du shipping. Autrement, indépendamment de toute autre considération, il est impossible de trouver un nombre conséquent d'arbitres de la compétence requise pour que prospère un centre d'arbitrage.

Une chose notable depuis une dizaine d'années est qu'il y a eu une diminution sensible du nombre des arbitrages dans le monde entier, tous centres confondus. Une raison pour cela est que les acteurs actuels de l'affrètement – au tramping en particulier, qui fournit le gros des arbitrages – sont très différents de leurs prédécesseurs qui souvent se contentaient de bouts de papier miteux pour matérialiser un contrat. C'étaient des

personnes d'instinct, souvent joueurs. Leurs successeurs sont allés à Harvard, ont un MBA et voient les choses différemment. Quand leurs parents considéraient que l'arbitrage faisait partie du plaisir du boulot, le PDG d'aujourd'hui a une approche plus intransigeante. Il ne voit pas pourquoi il devrait s'engager dans un arbitrage de, disons, 18 mois pour un résultat incertain, pour lequel il doit débours des montants substantiels qu'il n'est pas sûr de récupérer et pour tout cela qu'un



M/S Bourbon Mistral © Lars Grepstad <http://www.grepstad.no>

temps précieux, beaucoup d'énergie et de stress soient consacrés par ses équipes. Cela surtout si un règlement immédiat à 50 % peut-être obtenu, qui serait reconnu comme un bon accord, particulièrement s'il permet la poursuite des relations commerciales.

En parallèle, il faut prendre en compte le changement dans la manière dont laquelle les contentieux sont menés. La tendance moderne des lawyers est de se battre totalement, aussi dur que possible, sur absolument tous les points, que ce soit pour la procédure ou au fond. Pour une part, on peut penser que cela découle d'un manque de formation ou de contrôle et que les plus jeunes lawyers manquent du discernement de leurs anciens. Pour une seconde part, cela vient aussi de la pression exercée sur les lawyers à l'intérieur des cabinets et de l'obligation de facturer autant d'heures de travail que possible. Pour une dernière part, il y a également la crainte que, n'ayant pas présenté des arguments sur un point quelconque, ils puissent être ensuite accusés de négligence.

ICMA XVII

Le 17ème congrès des arbitres maritimes se tiendra à Hambourg du 5 au 9 octobre 2009.
Tous les renseignements sur le site de l'ICMA :

<http://www.icma2009.org>



M/V Artemis

Photo Charles. Claden - Les Abeilles

L'avenir de l'arbitrage - (suite & fin)

Tout ceci a pour effet d'allonger les procédures et de les rendre plus coûteuses, pas seulement en honoraires de lawyers ou d'experts, mais aussi en charge de travail de préparation chez les clients. En conséquence, que ces clients soient sous une pression encore plus forte de négocier, ou d'avoir recours à la médiation, n'a rien d'une surprise.

Bien que j'espère me tromper, je pense que dans la décennie à venir nous verrons se poursuivre le déclin du nombre d'arbitrages à Londres et partout ailleurs. J'imagine que la médiation, après la période de résistance initiale, deviendra de plus en plus attrayante pour la résolution des contentieux maritimes. Peut-être émergeront d'autres formes de résolution des différends, encore impensable aujourd'hui, comme, par exemple, l'évaluation indépendante du litige à un stade précoce.

* Bruce Harris - Flat 101 - 7 High Holborn - London WC1V 6DR - UK

«RUU 600» et transport maritime

Jean-Yves Grondin - Arbitre maritime

Sous l'acronyme « *RUU 600* » se cache la sixième révision en date du 1er juillet 2007 des « *Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires* » (RUU), en anglais, « *Uniform customs and practice for documentary credits* » (UCP).

L'émission de crédits documentaires à l'échelon international est régie par les règles et usances uniformes définies par la Chambre de commerce internationale de Paris (CCI) ; elles ont été adoptées pour la première fois en 1993 sur la base de conventions de droit privé.

L'obligation d'appliquer ces dispositions hégémoniques, souvent contraignantes, lors des transports maritimes sous crédit documentaire permet de comprendre certaines demandes spécifiques des affréteurs et chargeurs vis-à-vis des armateurs et des Capitaines quant à la rédaction des connaissements.

C'est l'instrument de travail quotidien des banques et des sociétés industrielles et de négoce et ces dernières années, les précédentes règles donnaient lieu à des interprétations et applications contradictoires ayant pour conséquence le rejet primaire d'environ 70% des documents présentés sur crédit documentaire, car jugés non conformes.

Les changements sont conséquents par rapport aux précédentes dispositions (« *RUU 500* »), en particulier on peut noter qu'il n'y a désormais plus que 39 articles au lieu de 49, que deux nouveaux articles traitent exclusivement des définitions (Art.2) et des interprétations des termes (Art.3), et que, surtout, au sujet de nos activités, les articles concernant les documents de transport maritime ou multimodal/combiné (Art. 19, 20, 21 & 22) ont été remaniés et reformulés pour tenter de mieux correspondre à la pratique actuelle. Anecdotiquement, on notera que la disposition stipulant que les marchandises ne doivent pas être transportées sur des voiliers a été supprimée.

La dénomination « *multimodal transport document* » n'est plus utilisée. Les règles mentionnent désormais « *a transport document covering at least two different modes of transport* » (document de transport couvrant au moins deux modes de transport différents - Art.19). L'intitulé « *Ocean/marine bill of lading* » disparaît, le document qui couvre le transport maritime d'un port à un autre s'appelle simplement « *bill of lading* » (connaissance - Art.20). Les modalités pour la signature des documents de transport maritime sont harmonisées et il n'y a plus lieu d'indiquer le nom du Capitaine (Art.19, 20, 21 & 22) et le connaissement de charte-partie peut-être signé par l'affréteur ou ses agents. (Art.22). Enfin, la notion de « *clean transport document* » (document de transport net de réserves - Art.27) est un peu complétée par rapport aux précédentes règles.

L'usage montrera si ces modifications entraîneront une meilleure interprétation par les différents acteurs du transport et de l'affrètement. On peut néanmoins regretter l'absence d'une mention plus explicite permettant d'identifier le « *carrier* », qui aurait permis, sans ambiguïté d'identifier clairement le transporteur maritime en cas de contentieux.

NB : Pour des raisons de droits propres à la CCI, il est impossible de citer in extenso les articles des règles...

Nouvelles du large : Revue de presse

L'Antenne 1-5 Au 1er janvier 2008, la flotte de commerce française comptait 211 navires. Toutes catégories confondues. (Hellenic Shipping News 1-9 - Au 30 juin 2008 la flotte de commerce grecque comptait 2,071 navires)...

Libération 6-5 Le XXIe siècle sera maritime. La marine marchande contrôlée par les entreprises françaises a besoin d'une Marine nationale forte et surtout présente dans toutes les zones de commerce du globe

Lloyd's List 9-5 Pas assez de personnel pour armer le grand nombre de navires en commande : 10,000 navires vont être construits, nécessitant 400,000 marins.

MGN.net 14-5 Le rapport du MAIB sur le MSC Napoli indique que sur 137 conteneurs analysés, 20% des étaient en surpoids de plus de 3 tonnes et, sur 700 conteneurs analysés 7% n'étaient pas à la place indiquée sur le plan de chargement ou pas référencés du tout ! (voir 1.12 page 8).

"...---..." Un centenaire !

Le signal morse S.O.S utilisé par les navires en détresse a fait son apparition pour la première fois dans la réglementation radio allemande le 1er avril 1905. Le S.O.S. est ensuite devenu d'utilisation mondiale à partir du moment où il a figuré (article XVI) dans le "Règlement de service" annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Berlin entrée en vigueur le 1er juillet 1908. Retrouvez le texte de la Convention (en Français et en Anglais) :

<http://earlyradiohistory.us/1906conv.htm>



M/V Artemis

Photo Charles. Claden - Les Abeilles

"Paris is after London the second largest shipping arbitration center in Europe"

Nick Shaw, avocat associé, leader du groupe shipping du cabinet ReedSmith

<http://tinyurl.com/5ctkyr>

"MSC Napoli"

La Gazette n°14 donnait un certain nombre de liens renvoyant vers divers sites concernant l'accident spectaculaire de ce porte-conteneur au mois de janvier 2007.

C'est aux autorités anglaises, le MAIB, (Marine Accident Investigation Branch), qu'il est revenu de mener l'enquête nautique et de rendre rapport

Cet intéressant document et ses annexes (en anglais) peuvent être téléchargés ici :

http://www.maib.gov.uk/cms_resources/MSC%20Napoli.pdf

Revue de Presse - (suite & fin)

Lamyline 19-5 La proposition de loi reformant la prescription civile a été adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale le 6 mai, avec peu de modifications du texte voté par le Sénat en novembre.

SeatradeAsia 21-5 Selon l'IMB (Int'l Maritime Bureau) les chiffres de la piraterie maritime pour le 1er trimestre 2008 sont en hausse de 20 %

Shipping Gazette 30-05 Les chantiers sud-coréens STX envisagent la construction de porte-conteneurs géants avec une capacité d'emport de 22,000 EVP.

Shipping Gazette 4-6 La CJCE répondant à la question préjudicielle posée par la High Court anglaise, affirme que le Royaume-Uni et les autres pays européens peuvent édicter leurs propres règles en matière de lutte contre la pollution causée par les navires, malgré l'existence des Conventions Marpol et UNCLOS.

Shiptalk 9-6 Le Conseil de Sécurité de l'ONU a donné le pouvoir aux pays membres de poursuivre les pirates dans les eaux somaliennes par tous moyens adaptés.

Seatrade Asia 17-6 C'est en présence du Secrétaire Général de l'ONU que l'OMI a célébré les 60 ans de l'adoption de la Convention portant création de l'agence et les 50 de son entrée en vigueur.

@Sea 18-6 Le JORF du 8 avril 2008 a publié la loi qui permet aux ressortissants de la CE, de l'EEE et de la Confédération Helvétique d'exercer la fonction de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance à bord des navires battant pavillon français. L'accès à ces fonctions est subordonné à un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

Lloyd's List 20-6 Pour la première fois, le marché à terme du vrac sec a dépassé en taille le marché physique qui est estimé pour 2008 à environ 2,4 milliards de tonnes d'une valeur de 125 milliards \$.

Mer & Marine 24-6 Premier de la classe en sécurité maritime, le pavillon français se hisse au premier rang dans la liste blanche des pavillons de qualité au classement du « Memorandum of Understanding de Paris » 2007, a annoncé hier Amateurs de France.

La Tribune 25-06 La réforme portuaire est définitivement adoptée. L'un des points majeurs de la nouvelle organisation ainsi entérinée est le transfert des activités de manutention au secteur privé.

Les Echos 26-6 Exxon Valdez : Au grand dam des écologistes, 19 ans après les faits, la Cour suprême des Etats-Unis vient de décider que la condamnation aux "punitive damages" était largement trop élevée et disproportionnée. Ceux-ci ont été divisés par cinq.

L'Antenne 2-7 Le montant des primes engrangées par les assureurs Transport a marqué un repli de 8,6% en 2007 à 1,826 milliard d'euros. Hors effet de change, ce recul ne s'est chiffré qu'à 4%. Le marché français se situe toujours au 3ème rang mondial.

Fairplay 3-7 L'IMO décide de rendre progressivement obligatoire l'usage de l'ECDIS (cartes marines électroniques) au plus tard au 1er juillet 2012

Le Lloyd 4-7 Après plusieurs années d'essais, le concept SkySails, utilisant un cerf volant comme assistance de propulsion de navires, a enfin donné des résultats concrets. Utilisé par l'unité multipurpose "Michael A." depuis six mois, le concept a contribué à une économie de carburant se situant entre 10 et 35% dans cette période.

MGN.net 15-7 L'ICS (Int'l Chamber of Shipping) exprime sa surprise après que l'idée d'un péage au passage de Gibraltar soit envisagée par l'Union pour la Méditerranée .

Le Marin 25-7 La loi sur la responsabilité environnementale adoptée le 22-7 est d'une portée considérable. Bien qu'excluant désormais la prison, elle accroît la gravité des peines encourues par les auteurs de pollution en mer. L'AFCAN déplore que les amendes puissent atteindre l'équivalent de 125 années de salaire pour un Commandant.

Lloyd's List 12-8 Les P&I Clubs sont prêts à se rebeller devant l'accroissement sans fin du fardeau des législations diverses applicables aux navires.

TradeWinds 20-8 Les US Coast-Guards révisent les calculs de stabilité des paquebots pour prendre en compte l'élévation constante du poids du passager moyen.

L'Antenne 20-8 Aker Yards, propriétaire des ex-Chantiers de l'Atlantique passe sous le pavillon du coréen STX Shipbuilding.

Il était une fois l'Artemis

Jean-François Rebora – Juriste - Gérant France P&I

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

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

La première de ces évolutions concernent les contrats d'assistance. Lors de l'échouement de l'Artemis, suite à la mise en demeure effectuée par le Préfet Maritime, un contrat "Lloyd's Open Form (LOF) 2000" fut signé entre les armateurs du navire et la société française d'assistance Les Abeilles International. La LOF est un contrat

d'assistance régi par le droit anglais et soumis à l'arbitrage du Comité spécialisé au Lloyd's à Londres. Le principe de la LOF est simple : *NO CURE NO PAY*, pas de résultat, pas de paiement. D'autres contrats d'assistance certes existent, tel le contrat Villeneuve dont la dernière édition fut faite en 1990. Cependant le système organisé par la LOF est le plus complet car il offre non seulement un cadre juridique, mais également un système de gestion de

garantie et de contentieux arbitral spécialisé. La LOF a dans les années 80 été adaptée pour permettre le versement d'un « *safety net* » en cas d'absence de résultat de l'opération ayant néanmoins permis la prévention de dommages de pollution par hydrocarbures. Cette variation du principe « *No Cure No Pay* » a été institutionnalisée par l'adoption de la Convention de 1989 sur l'Assistance qui outre la rémunération d'assistance, permet le versement possible d'une indemnité spéciale à l'assistant pour les frais liés aux moyens engagés pour prévenir ou limiter des dommages à l'environnement sans les limiter à un type de polluant particulier.

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

quelques améliorations, a été cependant invoquée plus de 184 fois sur les 252 contrats d'assistance où elle fut insérée.

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

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

rapport journalier transmis par l'assistant.

Lors de l'Artemis, l'idée initiale était de sécuriser le navire et jouer sur les coefficients de marée afin d'obtenir au plus tôt une flottabilité du navire. Compte tenu de sa localisation sur la plage, la création d'un bassin naturel pour favoriser sa mise en eau du navire fut étudiée, préparée puis effectuée en concertation avec le "Special Casualty Representative". Parmi les matériels retenus et pris en compte dans le

cadre notamment de l'évaluation "SCOPIC", par le "Salvage Master", Charles Claden, se trouvèrent des engins de travaux publics terrestres.

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

Le "Salvage Master" : Ce personnage est certainement avec le "SCR", l'évolution la plus marquante de l'assistance. Le rôle du "Salvage Master" illustre combien les opérations d'assistance sont devenues aujourd'hui complexes et lourdes. Les béotiens limitent bien souvent le rôle d'assistant à la fonction de commandant d'un remorqueur, qui du haut de sa



M/T Abeille Languedoc et cargo échoué M/V Artemis

Photo Charles Claden - Les Abeilles

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

tourelle, s'évertue dans des conditions bien souvent démentielles tout en sauvegardant son équipage dont le courage et l'abnégation sont exemplaires, à passer une remorque à un navire désemparé. Certes, la noblesse de cette partie de l'activité de l'assistance en mer demeure. Les investissements soutenus par l'Etat Français pour s'assurer de la présence de remorqueurs de haute mer sur l'ensemble de nos côtes, contribuent à la propreté de notre littoral.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les navires d'autrefois :
Liberty ship *John W. Brown*
A Baltimore, MD - Photo PhM



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 sauvetage, quelques sites

En complément de l'article de J-F Reborra sur l'Artemis et pour aussi expliciter certains des termes employés, cliquer sur les liens ci-après :

- Photos et dossier du sauvetage PREMAR et Abeilles - (Français)
<http://bourbon-online.com/+L-equipe-de-Sauvetage-Les-Abeilles+>
<http://tinyurl.com/6hqfo6>

- Le site de l'Association Internationale du Sauvetage (ISU) - (Anglais)
<http://www.marine-salvage.com/>

- Lloyd's Open form (LOF 2000) - (Anglais)

Le formulaire : <http://tinyurl.com/5vst2v>

La brochure : <http://tinyurl.com/5s3ss2>

- Clause SCOPIC : (Anglais) <http://tinyurl.com/58gxu3>

- Special Casualty representative (SCR) - (Anglais)

Directives pour les SCR : <http://tinyurl.com/5k22kd>

- Convention Internationale de 1989 sur le sauvetage

Texte français : <http://tinyurl.com/5eh5ot>

Texte anglais : <http://tinyurl.com/5fbhew>

La Convention & le CMI : <http://tinyurl.com/6zg65b>

- 2 affaires parmi d'autres - (Anglais)

- "Nagasaki Spirit"

Décision de la Chambre des Lords : <http://tinyurl.com/6cqqm2>

Photos : <http://tinyurl.com/5jrn2z> & <http://tinyurl.com/6me3wh>

- "Voutakos" - (Anglais) : <http://tinyurl.com/6hd5ky>

(Sur cette affaire voir les articles de Tradewinds du 12-7-08 et de la Lloyd's List du 18-7-08)

L'actualité de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 11 juin 2008. A cette occasion les décisions suivantes ont été adoptées :

Composition du Conseil

Après renouvellement des mandats de certains administrateurs, le Conseil se compose de : MM. F. ARRADON, N. BARNAUD, P. BOISSON, P. BONASSIES, MME C. BUQUEN-BELLORD, MM. X. CONTI, P. DELEBECQUE, J. FELTGEN, C. GENIBREL, J.Y. GRONDIN, G. HELIGON, L. LERBRET, P. RAYMOND, G. SIOUFI, Y. TASSEL, J.Y. THOMAS et A. TRUFFAUT.

Incorporation sur la liste des arbitres

M. Denis BOLLAERT, responsable des affrètements chez Soufflet Négocier dans la catégorie "Praticiens"

Retrait des arbitres de la liste

MM. J. JOSEPH (technicien) et M. CORMIER (Juriste).

Composition du Comité de la Chambre

M. G. SIOUFI a remplacé M. J. YOUX en qualité de membre suppléant. Le Comité est ainsi composé de :

Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE, J.Y. GRONDIN et J.Y. THOMAS,

Membres suppléants : MM. F. ARRADON, P. BOISSON, O. JAMBU-MERLIN, J. LERBRET, G. SIOUFI et Y. TASSEL.

Modifications du Règlement d'arbitrage

Il a été institué une clause d'exemption de responsabilité de la Chambre et des arbitres, comme cela existe dans la plupart des institutions d'arbitrage (voir article VIII du Règlement sur le site de la Chambre).

Par ailleurs l'Assemblée Générale a décidé d'étendre la compétence de la Chambre à tout litige en matière fluviale (voir article I du Règlement)

A la suite de la réunion du Conseil et de l'Assemblée, les arbitres se sont retrouvés au dîner annuel traditionnel qui a eu lieu au Yacht Club de France.

C'est avec tristesse que nous avons appris la disparition de MM. J. BEAUCHER et J. LEFOL, tous deux arbitres honoraires.

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.