

“ Il y a un réel progrès en matière de sécurité maritime depuis l'Erika ”

A l'occasion de l'épisode du porte-conteneurs MSC Flaminia, Philippe Delebecque, Professeur de droit, apporte un éclairage sur les règles de droit applicables en matière d'assistance aux navires en difficulté.

Actu-Environnement.com : La récente législation sur les ports de refuge est-elle applicable dans le cas du MSC Flaminia?

Philippe Delebecque : Un décret du 2 février 2012, pris en application d'une directive européenne de 2009, donne compétence au préfet maritime d'enjoindre à une autorité portuaire d'accueillir un navire en difficulté ayant besoin d'assistance. Ce texte met en musique les nombreuses réflexions et dispositions sur les ports de refuge.

AE : Ce n'est donc pas une obligation pour l'Etat ?

Ph. D. : Non, l'Etat – l'autorité compétente - doit apprécier deux éléments : l'état de difficulté du navire et les risques pour la sécurité des personnes, des biens ou pour l'environnement. Ces critères sont difficiles à apprécier et dépendent de plusieurs facteurs : état du navire, météo, qualité de l'armateur, de son équipage, de ses propres procédures de sécurité... L'Etat ne prend pas de décision sans disposer des éléments nécessaires : il s'appuie sur des rapports d'expertise effectués par des cellules de réflexion et d'évaluation mises en place par une instruction de 2004 prise à la suite de l'affaire de l'Erika.



Philippe Delebecque
Professeur à l'Université de Paris I, Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

AE : Quelles peuvent être les conséquences en matière de responsabilité ?

Ph. D. : Si l'Etat demande à l'autorité portuaire d'accueillir le navire, celle-ci doit s'incliner devant cette décision, mais cela ne supprime pas pour autant la responsabilité des autorités portuaires en cas de dommages aux personnes, aux biens ou encore à l'environnement causés par le navire accueilli. Cette responsabilité pourra être recherchée en complément de celle de l'armateur, laquelle est limitée en fonction du tonnage du navire par une convention internationale.

AE : L'Etat peut-il voir également sa responsabilité engagée ?

Ph. D. : Oui, en cas de faute caractérisée, une mauvaise appréciation des risques par exemple, mais cette mise en jeu reste relativement théorique.

AE : L'Etat n'a-t-il donc pas intérêt à ce qu'un navire en difficulté reste dans les eaux internationales, comme l'ont suggéré des ONG à propos du MSC Flaminia ?

Ph. D. : Il est nécessaire d'attendre l'issue du procès de l'Erika pour répondre à cette question. Si la Cour de cassation va dans le sens des conclusions de l'avocat général qui estime que la loi pénale de l'Etat riverain n'est pas applicable lorsque l'origine du dommage se situe en haute-mer, on pourra répondre à cette question par l'affirmative. On sait cependant que la question est discutée.

AE : D'autres questions de responsabilité peuvent-elles se poser ?

Ph. D. : Les textes sur les ports de refuge ne tiennent pas compte des décisions que pourraient prendre les autorités municipales. En cas de contradiction entre la décision de l'Etat et celle d'un maire, la difficulté n'est pas réglée.

AE : L'adoption des derniers textes en matière de sécurité maritime constitue-t-elle un progrès ?

Ph. D. : Oui, il y a de réelles avancées depuis l'Erika : des mesures allant dans le bon sens ont été prises en matière de sécurité maritime au delà de la seule question des ports de refuge. Cela a été le cas, par exemple, avec la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui permet de disposer d'informations précises sur les navires qui circulent. Des avancées également très significatives sur le contrôle des navires ou encore sur le suivi du trafic : les autorités portuaires doivent mettre en permanence à la disposition de l'Etat les informations et les statistiques relatives aux mouvements de navires et aux caractéristiques des cargaisons.

AE : Quelles sont précisément les obligations en matière d'information sur la cargaison, point qui semble poser problème pour le MSC Flaminia ?

Ph. D. : Le chargeur doit déclarer à l'armateur les marchandises qu'il lui confie en vue du transport. L'armateur, *via* son consignataire, fera au port de destination la déclaration d'escale habituelle dans laquelle sont renseignées les rubriques sur les marchandises et leurs caractères, notamment dangereux. Mais, dans les faits, l'armateur ne connaît pas toujours le contenu réel de la cargaison. Ce n'est pas lui qui empote les conteneurs. On peut estimer entre 10 et 15% la proportion de déclarations inexactes, malgré l'obligation de sincérité qui pèse sur les chargeurs. La question de la responsabilité du chargeur est bien entendu posée en cas de fausse déclaration, mais celle de l'armateur n'est pas pour autant exclue. Il faut ajouter que lorsqu'un navire pénètre dans les eaux françaises, l'armateur doit aussi signaler au préfet maritime, *via* le capitaine, la nature et l'importance du chargement : cette obligation s'applique aux transports d'hydrocarbures ou d'autres marchandises dangereuses au regard de la réglementation internationale. Il ne faut pas oublier non plus toutes les contraintes liées à la sûreté (prévention du terrorisme) et conduisant au respect de procédures bien précises (Code ISPS).

AE : D'autres questions juridiques se posent-elles en cas d'assistance à un navire en difficulté ?

Ph. D. : Au-delà de la question récente de la procédure de port de refuge qui relève du droit public maritime, il existe une institution plus classique, de pur droit commercial, qui est celle de l'assistance aux navires en péril. Au-delà de l'hypothèse de personnes en danger, l'assistance aux navires est obligatoire en cas d'abordage, c'est-à-dire de collision. A défaut, il n'y a pas d'obligation d'assistance, mais, si cette assistance est apportée à un navire en péril et si elle est utile, le droit maritime accorde une indemnité au navire assistant, indemnité qui est à la charge de l'armateur du navire assisté et des propriétaires des marchandises à bord, *via* leurs assureurs.

AE : Comment cette rémunération est-elle fixée ?

Ph. D. : Généralement, l'armateur du navire en péril passe un contrat d'assistance avec une compagnie de remorquage. Ce contrat fixe le principe de l'indemnité. Pour en fixer les modalités ou en l'absence d'accord entre les parties, il est fait appel à des tribunaux arbitraux qui rendent des sentences qui restent, comme toujours en cas d'arbitrage, confidentielles. La rémunération se calcule sur la base de différents critères, dont la valeur des biens sauvés : cela peut atteindre des pourcentages de l'ordre de 3 ou 4% de la valeur des biens sauvés, qu'il s'agisse du navire ou de la cargaison.

AE : Il est donc intéressant de porter assistance ?

Ph. D. : Oui, c'est une opération qui comporte des contreparties financières qui peuvent être importantes, surtout dans le cas de navires de fort tonnage comme le MSC Flaminia. Le système est conçu pour encourager l'assistance et traduit la solidarité du monde maritime. Tel navire assistant aujourd'hui peut être le navire assisté de demain. Il ne faut pas oublier non plus que l'indemnité d'assistance est appelée à être partagée entre l'armateur et les membres de l'équipage du navire portant assistance.

Article publié le 03 septembre 2012

Actu-Environnement
© 2003 - 2012 COGITERRA - ISSN N°2107-6677
Actu-Environnement adhère au Centre Français d'exploitation du droit de Copie (CFC).