



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix***M**arseille Université



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**« L'INDEMNITÉ D'ASSISTANCE MARITIME
ET L'APPLICATION DE LA CLAUSE SCOPIC »**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 en Droit et Management des activités Maritimes

par

Mohamed CHEFFAI

Sous la direction de :

M. le Professeur Philippe DELEBCQUE, M. le Professeur Cyril BLOCH et Maître
Christophe THELCIDE

Année universitaire 2017-2018

REMERCIEMENTS

A la mémoire de Christian Scapel.

A ma femme Karoline pour son amour et sa patience à tous les moments.

A ma mère et à mon père pour leur soutien inconditionnel.

A M. le Professeur Philippe Delebecque pour la qualité de son encadrement.

A Maître Christophe Thelcide, pour sa disponibilité et son conseil.

A M. le Professeur Cyril Bloch pour la qualité de ses conseils.

Au Capitaine Mark Hoddinot et toute l'équipe de l'ISU pour leur disponibilité et dévouement.

A M. le Professeur P.Bonassies pour ses précieuses analyses.

Au directeur de SMIT Salvage M. Roger Evans pour la qualité de ses explications.

SOMMAIRE

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES	5
ABSTRACT	7
INTRODUCTION	8
TITRE 1 : LES ORIGINES DE L'INDEMNITÉ D'ASSISTANCE ET SON EXTENSION	11
TITRE 2 : LE LLOYD'S SALVAGE STANDARD FORM OF AGREEMENT ET LA RIGIDITÉ DU PRINCIPE NO CURE NO PAY	17
Chapitre 1 : La Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement, une forme stricte du contrat d'assistance	18
Chapitre 2 : La défaillance du système no cure no pay	21
PARTIE I : L'AMÉNAGEMENT PROGRESSIF DE LA RÈGLE NO CURE NO PAY	24
TITRE 1 : LA PRISE EN COMPTE DE LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE.....	25
Chapitre 1 : La « safety net » de la Lloyd's Open Form 1980 : Une première dérogation à la règle no cure no pay.....	26
Chapitre 2 : La Convention de Londres du 28 Avril 1989 : Une généralisation nécessaire de la « safety net »	27
TITRE 2 : L'INDEMNITÉ SPÉCIALE DE L'ARTICLE 14 ; UN MÉCANISME PEU PRATIQUE ET UNE PORTÉE NUANCÉE.....	30
Chapitre 1 : Une mise en œuvre complexe et un fort pouvoir discrétionnaire du juge	31
Chapitre 2 : Une évaluation problématique et litigieuse de l'Indemnité Spéciale.....	33
Chapitre 3 : Le remboursement des débours de l'assistant, le « fair rate » et l'affaire du NAGAZAKI SPIRIT	36
PARTIE II : LA CLAUSE SCOPIC : ENTRE UNE SÉCURITÉ AVÉRÉE POUR LES PARTIES AU CONTRAT D'ASSISTANCE ET UNE PORTÉE NUANCÉE POUR LES ASSUREURS	42
TITRE 1 : LA SCOPIC EN PRATIQUE, UNE EFFICACITÉ AVÉRÉE	43

Chapitre 1 : Un mécanisme innovant	44
Chapitre 2 : Le calcul de la compensation SCOPIC et la réduction du pouvoir discrétionnaire du juge ...	49
Chapitre 3 : La SCOPIC, une alternative satisfaisante pour les deux parties au contrat d'assistance	52
TITRE 2 : LA SCOPIC DEVANT LE JUGE, UNE PORTÉE NUANCÉE POUR LES ASSUREURS ...	61
Chapitre 1 : L'affaire du navire ATHENA BOURBON, deux approches conflictuelles et une mise en évidence de la portée nuancée de la Clause SCOPIC.....	62
Chapitre 2 : La SCOPIC, un simple « filet de sécurité » de troisième génération	69
CONCLUSION.....	76
ANNEXES	78
ANNEXE I - LOF 2011 & LSSA	79
ANNEXE II - SCOPIC 2018	86
ANNEXE III – CODE OF PRACTICE	90
ANNEXE IV – SCOPIC APPENDIX	93
ANNEXE V – ISU ANNUAL REVIEW	98
ANNEXE VI – POLICE D'ASSURANCE FRANCAISE CORPS DE TOUS NAVIRES	99
ANNEXE VII – CALCUL SCOPIC	101
BIBLIOGRAPHIE.....	103
RESUME.....	110
SUMMARY	111

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

Assureurs RC : Assureurs en Responsabilité Civile.

CMI : Comité Maritime International.

CLC : Civil Liability Convention.

DMF : Droit Maritime Français.

FIPOL : Fonds internationaux d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

OMI : Organisation Maritime International.

LOF: Lloyd's Open Form.

LSSA: Lloyd's Standard Salvage and Arbitration.

ISU: International Salvage Union.

SAB: Salvage Arbitration Branch.

SCOPIC: Special Compensation P&I Clubs.

SCR: Special Casualty Representative.

SC: Special Representative.

P & I Clubs: Protection & Indemnity Clubs.

Ibid., Ibidem.: « Au même endroit ».

ABSTRACT

The late XXth century has faced two major and unprecedented challenges, both related in their own way to the energy sector, one is to prevent global terrorism, the other is preventing damage to the environment. With the exponential development of the oil & gas trade around the globe, the protection of the environment against maritime pollution has become an increasingly critical subject to bear in mind for coastal states. The introduction of IMO regulations like MARPOL and more specifically the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) made ship owners and the International group of P&I Clubs consider the question of accidental Pollution and its prevention with great concern. Historically, marine salvage was mainly focused on saving the vessel and the goods being carried. The success of the salvage operation conditioned the payment of the salvage award, this principle is best described by the “no cure no pay” formula. Nevertheless, the late 1960’s Oil spills, like the Torrey Canyon and Tojo Maru showed the defaults of such principle and, as a result, led the maritime industry to reconsider the role of the Salvor in the prevention of sea pollution. This drive also led the majority of maritime states to sign and ratify the 1989 London Convention on Salvage. Even the United States of America, a country that has in the past been very reluctant to sign International Treaties, did not hesitate to ratify this particular Convention.

The 1989 Convention was negotiated and elaborated in conjunction and between The International Group of P&I clubs, the ISU and the Hull & Machinery underwriters, in order to encourage and award the vital efforts of the salvor engaged in salvage operations involving a threat to the environment by creating a safety net for the salvor. Nonetheless, the application of this safety net, showed great complexity and lack of practicality for both salvors and ship-owners. During the late 1990’s, The Maritime Community, P&I clubs and ISU included, had then to reconsider a new way of compensating the efforts of the salvors and designed the infamous SCOPIC clause. This law research will therefore discover and analyze the recent legal developments of this specific aspect of the Salvage Award and its application by the European Courts, in particular the Cour de Cassation.

INTRODUCTION

*“Marine Salvage — A science of vague assumptions based on debatable figures taken from inconclusive experiments and performed with instruments of problematic accuracy by persons of doubtful reliability and questionable mentality”.*¹

*“The real cure for our environmental problems is to understand that our job is to salvage Mother Nature.”*²

¹ *Mud, Muscles, and Miracles: Marine Salvage in the United States Navy*, C. A. Bartholomew, "Assistance Maritime - une science de suppositions vagues, basées sur des données discutables prises d'expériences peu concluantes, et exécutées avec des instruments d'exactitude problématique par des personnes de mentalité et de fiabilité douteuse." ; Traduction Libre.

² **Jacques Yves Cousteau** à propos de la question environnementale; "Le remède réel pour nos problèmes environnementaux c'est de comprendre que notre mission est de sauver Dame Nature." ; Traduction libre.

1. – Présentation générale et notion. Ces citations effleurent chacune deux thèmes différents : l'un traitant de la complexité du régime de l'assistance maritime et l'autre la question de la prévention du dommage à l'environnement. Mais nous verrons que ces deux notions sont intimement liées par le droit de l'indemnité d'assistance, et c'est donc autour d'elles que s'articule le présent mémoire.

Le Code des Transports ne définit pas expressément la notion d'assistance maritime, mais nous pouvons nous référer au premier article de la Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'Assistance Maritime, qui définit « *Opération d'assistance* » comme « *tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux* ». Cette définition extensive du régime de l'assistance inclut aussi les eaux fluviales dans le domaine géographique, et n'est exclu de son champ d'application que les services rendus à terre.³

Si le code des transports ne donne pas de définition d'une opération d'assistance maritime, il définit néanmoins l'obligation d'assistance aux personnes en danger de se perdre en mer comme une obligation impérative.⁴ Il est donc essentiel de distinguer l'assistance aux navires/biens en danger, ouvrant droit à une indemnité d'assistance, du sauvetage de la vie en mer, qui est impératif et non-onéreux.⁵ Toutefois, l'assistance à un navire abordé est considérée par le code des transports comme une obligation pour le capitaine du navire abordant.⁶

³ Page 416, Prof. P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016.

⁴ Article 16 sur le Sauvetage des personnes de la Convention de Londres du 28 avril de 1989 :

1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.

⁵ « *Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.* » Article L5262-2 du code des transports.

⁶ **Article L5262-6 du code des transports** : « I. — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de ne pas employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre navire, son équipage et ses passagers. Est puni de la même peine le fait, pour le capitaine, de s'éloigner du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. La peine est portée au double si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de manquement à ces obligations. II. — Les peines prévues au I

Dans *Maritime Law of Salvage*, Geoffrey Brice⁷ définit l'indemnité d'assistance⁸ comme un droit invocable dès qu'une personne porte volontairement assistance à un quelconque navire ou marchandise en mer dans le but de le préserver ou de contribuer à sa préservation, qu'il y ait accord préalable ou non.

Plan. Le droit de l'indemnité d'assistance a certes été principalement développé dans les pays de Common Law. Toutefois, **ses origines et son extension (Titre 1)** sont bel et bien latines, et son cadre contractuel est principalement défini par **le Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement, obéissant à la règle stricte « no cure no pay » (Titre 2).**

sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2. »

⁷ Geoffrey Brice est un académicien de renom au Royaume-Uni, ses travaux se focalisent principalement sur l'assistance maritime. Son ouvrage *Maritime Law Salvage* est considéré par la Law Society de Cambridge comme la bible en la matière.

Titre 1 : Les origines de l'Indemnité d'Assistance et son extension

2. - Loi Rhodienne et valeur du bien sauvé. Dans l'antiquité et dès les premières expéditions maritimes marchandes, l'assistance maritime a constitué un élément fondamental pour la préservation des intérêts économiques et politiques des Etats en mer. Il était donc nécessaire d'encourager et d'indemniser généreusement les capitaines de navires ayant assisté d'autres navires en péril.

Du temps de la Grèce antique, la loi Rhodienne, vieille de plus de 2500 ans, disposait déjà une indemnisation de l'assistant méditerranéen proportionnelle à la valeur de la propriété sauvée et en fonction des circonstances en question. En règle générale, l'assistant en mer méditerranée, avait droit à un cinquième de la valeur de la propriété sauvée, cette proportion pouvait varier en fonction des circonstances et difficultés de l'opération d'assistance⁹.

Ce principe de paiement proportionnel à la valeur du bien sauvé, sera ensuite développé dans l'antiquité romaine et étendu à l'ensemble de l'Europe avec l'extension de l'empire latin en mer du Nord et en Angleterre. Aux premiers siècles de l'ère chrétienne et avec le retrait des forces romaines, les peuples marins païens tels que les Saxons et les Jutes désormais « maîtres » des mers du Nord, maintiendront ce principe et l'intégreront ensuite dans leurs systèmes juridiques respectifs.¹⁰

3. – Le développement du principe « no cure no pay »¹¹. Historiquement, le droit de l'assistance s'était focalisé sur le *relèvement d'épaves*.¹² Le succès de l'opération conditionnait sa rémunération. Au

⁹ Voir *Les origines du droit de l'assistance*, dans *LOF et SCOPIC 2000*, Julie Batt et le *Traité général de droit maritime, Evénements de mer*, R.RODIERE.

¹⁰ Pour l'histoire de l'assistance maritime, voir *Evénements de mer, Traité général de droit maritime, Evénements de mer*, R.RODIERE,

¹¹ Pas de résultat utile, pas de paiement. Traduction libre.

¹² Page 414, Prof P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016.

Moyen-âge, on voit déjà se développer le fameux principe « *no cure no pay* » dans les Cours de justice Anglaises.

Devant la *Chancery Court*¹³, l'assistant faisait valoir d'une part ses efforts et les moyens employés dans l'évaluation de son indemnité, incluant les dépenses engagées. D'autre part, la valeur du bien et celle de l'indemnité était aussi discutée entre le propriétaire de l'épave et l'assistant, offrant à ce dernier une rémunération équitable prenant compte des bénéfices conférés à l'assisté suite au succès du relèvement de son bien. Ces opérations de relèvements d'épaves marquent donc les prémices des litiges autour du « Civil Salvage ».¹⁴

Pour le Chancelier et plus tard la *Chancery Court*, le droit à l'assistance¹⁵, n'étant subordonné à aucun contrat, l'assistant avait droit à une indemnisation, n'excédant en aucun cas la valeur du bien sauvé, si et seulement si l'opération de relèvement de l'épave était un succès.

4. – L'assistance professionnelle contemporaine. L'assistance maritime moderne est marquée par un double aspect ambigu ; d'une part la solidarité maritime entre deux capitaines de navires distincts et d'autre part les actions commerciales et contrats qui en découlent ouvrant droit à l'indemnité d'assistance.¹⁶

A - Un aspect moral légiféré. A la fin du Moyen-âge, cet aspect particulier de l'assistance s'exprime par la solidarité qui s'impose entre marins en mer et dans les textes. L'Ordonnance de la Marine, rappelait déjà cette obligation d'assistance, indépendamment du pavillon du navire assisté, illustrée ensuite par la formule du décret du 21 août 1790, pour les

¹³ La *Cour de Chancellerie* est une juridiction parallèle anglaise, qui prend compte de l'équité dans ses décisions, contrairement aux tribunaux de *Common Law* qui appliquent les règles déjà existantes et difficilement réformable. Ce système d'*equity* palie à la rigidité du système *Common Law*.

¹⁴En opposition à « *Military Salvage* » qui a pour objet la récupération/capture d'un bien/navire appartenant à un pavillon ennemi. Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage*, Civil Salvage defined "no cure no pay", page 1. Voir Page 1-2-3 pour l'histoire de l'assistance maritime dans *Maritime Law of Salvage* de Geoffrey Brice,

¹⁵ « *Right to salvage* », *salvage* ici faisant référence çà l'indemnité d'assistance, expression utilisée par Geoffrey Brice dans *Maritime Law of salvage*, page 1.

¹⁶ n°480, page 415, Prof P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016.

« *bâtiments amis ou ennemis dans la détresse* ». ¹⁷ De nos jours et en droit interne, l'article L.5262-5 du Code des transports va même jusqu'à sanctionner pénalement le capitaine qui omet d'assister toute personne *même ennemie*. La sanction est de 3 750 Euro d'amendes et de deux ans d'emprisonnement, pour tout capitaine même battant pavillon étranger. ¹⁸

En droit International, cette obligation ne repose pas seulement sur les marins mais aussi sur les Etats Côtiers. ¹⁹ La règle 7 du chapitre 5 de la Convention SOLAS, couvrant la sécurité de navigation rappelle que « *Chaque Gouvernement contractant s'engage à prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes* ». L'obligation des Etats de sauvetage à une personne en détresse est aussi reprise par la Convention de Hambourg du 23 avril 1979 dans Article 2.

B - Un aspect commercial contractualisé. Sous la supervision des deux capitaines respectifs, l'assistance au navire était par le passé une opération assurée par un navire marchand venant au secours d'un autre navire à proximité, peu importe s'il s'agissait d'un pavillon ennemi ou non. ²⁰ Comme nous venons de le voir, l'assistance aux navires ouvre droit à une rémunération. Les deux capitaines établissaient donc le contrat une fois à terre et à la fin de l'opération d'assistance.

¹⁷ Inscrite pendant un temps dans l'article 85 du Code pénal et disciplinaire de la marine Marchande, Prof. P.Bonassies, *Traité de droit maritime*, n°479, page 413.

¹⁸ Cette obligation ne concerne bien sur que les opérations de sauvetage aux personnes en danger et exclue aussi les sanctions applicables aux commandants de force navale ou bâtiment de guerre. Voir l'article L.5262-5 du Code des transports.

¹⁹ Page 414, Prof. P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016

²⁰ En cas de guerre et notamment de la prise d'un navire, les belligérantes doivent prendre les mesures nécessaires pour rechercher les naufragés, les blessés mais aussi conduire le navire saisi dans un port sûr. Article 85. Après chaque combat, les deux parties belligérantes, en tant que les intérêts militaires le comportent, prendront des mesures pour rechercher les naufragés, les blessés et les malades, et pour les faire protéger, ainsi que les morts, contre le pillage et les mauvais traitements Article 102. - Le navire saisi doit être conduit dans un port de l'Etat capteur ou dans celui d'une puissance alliée, aussi proche que possible, susceptible d'offrir un abri sûr et ayant des communications faciles avec le tribunal des prises chargé de statuer sur la saisie. Pendant le voyage, la prise naviguera avec le pavillon et la flamme, insigne des navires militaires de l'Etat.. *Manuel des lois de la guerre maritime*. Oxford, 9 août 1913.

L'assistance maritime professionnelle ne s'est réellement développée qu'au XIX^{ème} siècle, avec l'arrivée des navires à vapeur et l'augmentation exponentielle des forces motrices. Désormais, l'assistance est opérée par des sociétés spécialisées en la matière et avec l'utilisation de moyens appropriés, suite à la conclusion en urgence d'un contrat entre la société et le capitaine du navire en détresse.

En effet, les moyens sont de plus en plus sophistiqués : Les assistants utilisent maintenant des remorqueurs spécialisés, dits Tugs, et des équipements mobiles de pointe comme le Bolt Gun utilisé pour couper du matériel, ou les Oil boom, ainsi que des ballast/fuel storage Bins pour isoler une marée de fuel/pétrole.²¹ Les moyens humains ne sont non plus les mêmes, et ne se limitent plus à un Capitaine et de simple marins. L'emploi de personnel spécialisé est désormais nécessaire et varie en fonction des circonstances : on retrouve le *Salvage Master*²², des consultants en pollution, des plongeurs spécialisés, du personnel HSE²³, un ou plusieurs Architectes Naval et même des pompiers marins etc.²⁴

On peut citer comme exemple la société néerlandaise SMIT salvage²⁵, fondée en 1842 par Fop Smit et étant intervenue dans les opérations d'assistance les plus risquées du XXI^{ème} siècle, comme le naufrage du *PRESTIGE* en l'an 2000 et le *COSTA CONCORDIA* en 2012. Le retraitement de l'épave du navire COSTA CONCORDIA à lui seul a coûté l'équivalent de 317,2 millions de dollars, le coût de l'opération d'assistance du navire a couté plus de 1 milliard de dollars.²⁶

²¹ Voir 3 - PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT, L'appendix A de la SCOPIC qui détaille tous les moyens susceptibles d'être utilisés, fiche Annexe 3.

²² Chef de l'opération d'assistance. Traduction libre.

²³ Personnel chargé de l'Hygiène, sécurité et environnement.

²⁴ Voir 1- PERSONNEL, L'appendix A de la SCOPIC qui détaille tous les types de personnel susceptible d'être employé, fiche Annexe 3.

²⁵ Son directeur Roger Evans, qui occupera en septembre la fonction de nouveau directeur de l'ISU, est interviewé dans ce travail de recherche. Enregistrement Audio n°3, Interview Mark Hoddinot et Roger Evans.

²⁶ Voir *IHS Maritime 360 reports. The high cost of shipwreck salvages operations*, FISK Maritime Insurance, September 28, 2015, General Marine.

Evidemment, tous les moyens cités dans le précédent paragraphe, coutent cher à l'assistant²⁷, qui requiert désormais l'affirmation de son droit à l'indemnité d'assistance au-delà du contrat d'assistance.

5. – L'affirmation des règles de l'assistance et leur internationalisation. Au début du XXème siècle, les sociétés d'assistance ont aussi développé des moyens assez sophistiqués leur permettant d'intervenir dans les eaux internationales, et requièrent donc une certaine sécurité juridique quant au paiement de leur indemnité.

A l'échelle internationale, les normes de l'assistance maritime ont d'abord été régies par la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes adoptée à Bruxelles le 23 septembre 1910. Cette convention conçoit l'assistance d'une manière assez large.²⁸ Dans son article 1^{er}, la convention stipule que le régime de l'assistance s'applique, « *sans qu'il y ait lieu de tenir compte des eaux* ».

Dans les articles suivants, le texte reprend ensuite les fondements du droit l'assistance maritime, tel que le principe « *no cure no pay* »²⁹ et la rémunération en fonction de la valeur du bien sauvé.³⁰

Le texte fixe aussi deux types d'éléments à prendre en compte par le juge dans la détermination de l'indemnité d'assistance.

En premier lieu :

- le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ;

²⁷ L'appendix A de la SCOPIC détaille aussi le cout des moyens susceptibles d'être utilisés, fiche Annexe 3.

²⁸ Prof. P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, page 416.

²⁹ L'article 2 de la convention stipule que :

"Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées."

³⁰ Article 8 de la Convention de Bruxelles 1910

- le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur ;
- le temps employé ;
- les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs ; et
- la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant.

En second lieu, la valeur des choses sauvées.

L'affirmation de ces éléments, en particulier les premiers, marquent la reconnaissance des fondamentaux de l'indemnité d'assistance à l'échelle internationale à un moment opportun, ou l'assistance maritime se professionnalise et ne connaît plus de frontières, nécessitant ainsi davantage de sécurité juridique quant au paiement de l'indemnité d'assistance. C'est ce qu'on appellera le régime de droit commun de la Convention de Bruxelles 1910.³¹

³¹ En opposition au droit de l'article 14 de la Convention de 1989, voir paragraphe 14. Titre 1 Partie I.

Titre 2 : Le Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement et la rigidité du principe *no cure no pay*

6. – Plan. Le Droit de l'assistance maritime est un droit évolutif. Son régime est rythmé par les défis et besoins que connaissent le monde professionnel de l'assistance mais aussi maritime en général. Dès le tout début du XXème siècle, la prise en compte de la question environnementale par les Etats côtiers, va générer de nouveaux défis pour **le contrat d'assistance (Chapitre 1)**, et aussi mettre en lumière **les limites de la règle *no cure no pay* (Chapitre 2)**.

Chapitre 1 : La Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement, une forme stricte du contrat d'assistance

7. – Le Contrat d'assistance. Impliquant des dépenses considérables et l'emploi de moyens techniques sophistiqués (*Supra.5*), ces opérations sont bien évidemment sujettes à des contrats spéciaux. Un des tous premiers contrats, et le plus utilisé de nos jours, est le fameux Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement, plus connu sous le nom de la Lloyd's Open Form ou tout simplement LOF.

8. - Histoire. Le Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement fête cette année ses 110 ans d'usage. Son origine remonte aux années 1890, et sa création est le fruit d'un long travail mené par le Colonel Sir Henry Hozier.³²

Ce dernier était secrétaire du Lloyds de Londres³³, et c'est grâce à lui qu'un compromis entre les assistants opérants dans la Mer Noire, la région Dardanelles et le Comité du Lloyds s'est mis en place.³⁴ Cet accord permettait au Comité du Lloyds ou ses arbitres de réévaluer l'indemnité d'assistance s'ils jugeaient que son montant était inapproprié. Ce système permettait pour la première fois de réduire ou d'augmenter l'indemnité d'assistance par un arbitre en fonction de plusieurs critères dont la valeur du bien sauvé et les efforts/matériels fournis par l'assistant. Comme on vient de la voir ce régime a été repris par la Convention de 1910 (*Supra. 5*). Toutefois, il a fallu attendre l'année 1908, pour que le premier contrat LOF soit publié.

9. - La LOF d'aujourd'hui. Fonctionnement. Ce contrat connaîtra à travers les siècles plusieurs réformes, la dernière forme du Lloyd's Standard

³² Pour l'histoire de la LOF, voir *The future of LOF*, ISU briefing document, disponible sur le site de l'ISU www.marine-salvage.com.

³³ Le Lloyds représente un groupe d'assureurs réunis dans un marché commun, qui s'est tout d'abord spécialisé dans les assurances maritimes. Son histoire remonte au coffee-shop d'Edward Lloyds, dans la City de Londres, en 1688, et il était reconnu pour son expertise en renseignement maritime. Le Lloyds est devenu par la suite très influent en assurance à partir des années 1750. Le Salvage Arbitration Branch, est le bureau du Lloyds chargé des affaires d'assistance et notamment la gestion des contrats LOF. Voir *HMRC internal manual, Introduction to Lloyd's: Background* - <https://www.lloyds.com/about-lloyds/history/corporate-history>.

Agreement étant la LOF 2011.³⁵ C'est le contrat le plus utilisé par l'industrie de l'assistance maritime.³⁶

Un principe strict. La LOF permet essentiellement à l'assistant d'avoir une sécurité contractuelle du paiement de son indemnité. Ce contrat est régi par un principe simple « *no cure no pay*. » ; sans la réussite avérée de l'opération, l'assistant n'aura droit à aucune indemnisation, ni même un remboursement des frais engagés.

Un cadre contractuel complet et une prévisibilité avérée. L'indemnité de l'assistant n'est pas fixée à l'avance dans le contrat, d'ailleurs c'est le but originel de la LOF.³⁷ Toutefois, le contrat prévoit un système de gestion de garantie et un cadre juridique complet en cas de contentieux.

A- Garantie et sécurité. Sous ce contrat, l'assistant notifie le début de l'opération au Salvage Arbitration Branch³⁸. Ce bureau spécialisé du Lloyd's de Londres, administre et veille à la bonne application des règles de procédures et d'arbitrages (LSSA et Procédure Rules) du LOF. En effet, c'est le SAB qui nomme les arbitres en cas de désaccord entre les parties au LOF, parmi une liste du Lloyds d'arbitres expert en matière d'assistance. Le SAB, tient aussi les parties informées du développement de l'opération. Il collecte aussi des parties (armateur et ses assureurs), et intérêts cargaison ou leurs assureurs les garanties respectives pour le paiement de l'indemnité d'assistance.

B- Contentieux. A défaut d'accord entre les parties, le SAB nomme et renvoie le litige à un arbitre expert en Admiralty³⁹ listé par le Comité du Lloyd's. Le montant de cette indemnité est traditionnellement évalué par cet arbitre du Comité du Lloyds. Le LOF est donc jointe de ce qu'on appelle des

³⁵ La LOF contemporaine reconnaît la limitation du dommage à l'environnement comme obligation principal, voir clause B de la LOF, Annexe n°1

³⁶ ISU Annual Review 2016, ISU Statistics. Voir Annexe 4.

³⁷ La problématique d'origine est que les assistants poussaient dans l'urgence les capitaines en détresse à signer un contrat qui fixe une rémunération excessive ; cette pratique était vue par certains comme une forme de chantage faite à un navire en risque de péril. Sir Henry Hozier est intervenu pour trouver un compromis. Pour plus de détails sur la naissance de la LOF, se référer aux travaux de Julie Batt, *LOF et SCOPIC 2000, Le rôle du Lloyd's et la naissance de la "Lloyd's Open Form"*, page 7.

³⁸ Le Salvage Arbitration Branch, est le bureau du Lloyds chargé des affaires d'assistance et notamment la gestion des contrats LOF. Voir *HMRC internal manual, Introduction to Lloyd's: Background* - <https://www.lloyds.com/about-lloyds/history/corporate-history>.

³⁹ Contentieux Maritime. Traduction libre.

clauses LSSA et Procedure Rules, fixant le régime procédural et donnant pouvoir à l'arbitre du Comité des Lloyds de procéder à l'évaluation du montant de l'indemnité.⁴⁰ L'arbitre prend compte de la valeur du bien sauvé, les efforts de l'assistant, la durée de l'opération etc.⁴¹ Une fois le montant évalué, le SAB délivre à l'assistant la somme correspondante, de la garantie préalablement sécurisée.

D'autres formes contractuelles existent à travers le monde ; On peut citer la formule de Villeneau en France ou encore la Turkish Open Form (TOF) en Turquie. Cependant, la LOF reste de loin la forme la plus utilisée par les assistants. Simple et complet, le contrat est avéré être plus populaire que ses concurrents : Il fournit d'une part un cadre juridique, mais aussi d'autre part un système de gestion de garantie et de contentieux arbitral spécialisé.⁴²

⁴⁰ Voir Annexes n°2 et 3.

⁴¹ Voir Les éléments de l'Article 8 de la Convention de Bruxelles 1910

⁴² *Il était une fois l'Artémis*, Jean-François Reborà. Gazette de la Chambre n°17 - Automne 2008.

Chapitre 2 : La défaillance du système *no cure no pay*

10. – Dans les années 1960 et avec le développement du transport d'hydrocarbures par mer, le monde maritime a connu différentes catastrophes environnementales impliquant des pétroliers. Ces événements ont rendu nécessaire la prise en compte de la question environnementale.

Ces opérations étaient très complexe et présentaient un taux de réussite faible Avec la rigidité du principe *no cure no pay*, les assistants étaient facilement découragés et évitaient de s'engager dans de telles opérations.

Il faut ajouter que les Etats Côtiers refusaient d'accorder un port de refuge sans l'obtention d'une garantie de la part des pétroliers en détresse ou de leurs Clubs P & I et les assistants étaient donc souvent appelés à remorquer les navires loin des côtes. Ces navires étaient ensuite coulés en haute mer par les Etats, sans pour autant éliminer le risque de pollution des cotes...⁴³ Ces assistants étaient bien sur indemnisés pour le remorquage du navire mais le régime de l'indemnité d'assistance bien plus généreux, prenant en compte la valeur du navire et de la marchandise transportée, leur était inapplicable. Ce phénomène a tout naturellement provoqué une tendance chez les assistants à éviter l'assistance au pétrolier.⁴⁴

Dès le premier grand accident en 1967, le régime commun de l'indemnité d'assistance⁴⁵ est remis en question. Dans cet accident en particulier, ne voyant aucune perspective de succès, les assistants ont abandonné l'opération après plus d'une semaine d'effort et avant même de remorquer le navire loin des cotes.⁴⁶ Cette première grande marée noire, était

⁴³ Intervention de la RAF pour le Torrey Canyon 1967.

⁴⁴ *The development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop – Consultant – Holman Fenwick Willan.

⁴⁵ LOF et Convention de 1910 : Le cadre contractuel d'une part et conventionnel d'autre part seront successivement remis en question. Voir Partie I.

⁴⁶ Dissuadés par le principe *no cure no pay* les assistants ont abandonné leur effort avant le remorquage loin des cotes. L'intervention de la RAF anglaise et la destruction du Torrey Canyon a ensuite provoqué une marée noire catastrophique, pour les deux cotes, britannique et bretonnes.

équivalente à 120 000 tonnes de pétrole brut mettant en péril la faune et la flore des côtes britanniques et bretonnes.⁴⁷

Dans les années 1970, les côtes bretonnes ont connu une série d'accidents similaires et avec la même réticence de la part des assistants : le pétrolier *Amoco Cadiz* en 1978 avec 223 000 tonnes déversés et le *Gino* en 1979 avec 4000 tonnes déversés. Depuis le *Torrey Canyon*, et avec l'addition d'autres accidents moins connus des médias, les côtes bretonnes ont subi à elles seules, des marées noires de plus de 397 900 tonnes en moins de 30 ans...⁴⁸

11. - Suite à ces évènements (*Supra.* 10), l'Organisation Maritime Internationale⁴⁹ a dû reconsidérer l'importance du rôle de l'assistant dans la lutte contre la pollution accidentelle et surtout la nécessité de l'indemniser pour ses efforts. On verra par la suite que le Comité Maritime International⁵⁰ s'est aussi fortement impliqué dans la réforme du régime de l'assistance. Désormais les priorités de l'assistant ne se limitent plus à sauver le navire et la marchandise, mais il doit aussi employer tous les efforts et moyens pour limiter les dommages à l'environnement par le navire assisté. Le dommage à, l'environnement peut désormais résulter non seulement du transport d'hydrocarbures en tant que marchandise mais également du volume des soutes contenues dans des navires de plus en plus grand.

Vers la fin des années 1980 on assistera d'abord à l'aménagement progressif de la règle *no cure no pay*, s'éloignant ainsi du droit commun de la Convention de 1910 en faveur d'une Convention adoptée à Londres le 28 avril 1989.

⁴⁷ En 2010, les anglais innove une technique de dépollution organique pour lutter contre la marée noire du *Torrey Canyon*, qui quarante après pollue toujours les eaux et les plages. Quarante ans après, le "*Torrey Canyon*" pollue toujours, *Courrier International*.
Oil spills: Legacy of the Torrey Canyon, Patrick Barkham, *The Guardian*.

⁴⁸ *Amoco Cadiz*, informations recueillies et publiées par le CEDRES, <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Amoco-Cadiz>.

⁴⁹ L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'autorité spécialisée des Nations Unies établissant les normes de sécurité, sûreté et d'environnement pour les transports maritimes. Son secrétaire générale Voir <http://www.imo.org>.

⁵⁰ Le CMI est une Organisation Internationale non-gouvernementale fondée en 1897, dont l'objectif premier est de promouvoir l'unification du droit maritime à l'échelle mondiale. Elle est présidée depuis 2012 par l'avocat et académicien australien Stuart Hetherington.

Cependant, l'indemnité spéciale née de cette convention s'est avérée être inefficace en pratique et a justifié le recours à une nouvelle indemnité spéciale. A la fin des années 1990, les *London Property Underwriters*⁵¹, *l'International Group of P&I Clubs*⁵² ainsi que l'ISU⁵³, vont alors reconsidérer eux même, une nouvelle façon d'indemniser les efforts des assistants et vont confectionner la célèbre clause SCOPIC.

12. – Plan et problématique. Dans cette rédaction, il sera donc question d'analyser de quelle manière le régime de l'Indemnité d'Assistance a été adapté à ces nouveaux défis environnementaux, et dans quelle mesure la clause SCOPIC a su y répondre ?

Dans une première partie, on traitera de **l'aménagement progressif de la règle *no cure no pay* (I)**, mettant ainsi en perspective l'inefficacité pratique du nouveau régime conventionnel ayant justifié le recours à la clause SCOPIC. Dans une seconde partie, il sera donc question d'analyser cette clause et particulièrement son mode d'emploi ; qui bien qu'**efficace en pratique, manifeste une portée nuancée devant le juge (II)**.

⁵¹ Groupe regroupant les principaux assureurs Corps & Machines et intérêts marchandises.

⁵² L'International Group of P & I Club est une association regroupant les 13 principaux Clubs P & I.. Le Groupe est présidé par un représentant d'un des Clubs de Groupe , pour trois années, Le Président actuel du groupe est Hugo Wynn-Williams, qui a été élu en novembre 2015. Voir *About*, dans <https://www.igpandi.org/about>.

⁵³ L'International Salvage Union (ISU), est l'unique organisation représentative de l'industrie de l'assistance maritime à l'échelle internationale. L'organisation siège au Holland House à Londres, et regroupe 60 compagnies de sauvetage maritime de 34 pays différents, responsable des 90% des opérations effectuées dans le monde. Son Secrétaire Général est Mark Hoddinott, est interviewé à deux reprises dans ce travail de recherche à l'enregistrement audio n°1 et N°3 avec la participation du futur secrétaire général de l'ISU Roger Evans.

L'adhésion à l'ISU est réservée aux entreprises ayant une expérience considérable dans la prévention de la pollution. Les membres doivent constamment démontrer un haut niveau d'expertise et mener leurs activités d'une manière éthique et conforme au code de conduite de l'ISU. Voir site internet : <http://www.marine-salvage.com/>.

Partie I : L'aménagement progressif de la règle *no cure no pay*

13. – Plan. Le principe *no cure no pay* sera aménagé d'une manière progressive à travers des réformes contractuelles et conventionnelles. Tout d'abord, par des réformes du contrat type d'assistance et ensuite, par l'introduction de l'indemnité spéciale de la Convention de Londres du 28 Avril 1989.

Préliminairement, nous étudierons donc dans un premier titre, le nouveau régime juridique initié par la prise en compte de la question environnementale (**Titre 1**). Puis dans un second titre, il sera question des limites de ce régime spécial, qui ont justifié le recours à un nouveau genre de compensation, i.e. la SCOPIC (**Titre 2**).

Titre 1 : La prise en compte de la question environnementale

14. - Présentation générale et plan. En cas de pollution de la faune et de la flore marine, l'armateur doit tout d'abord indemniser l'Etat côtier, tiers au contrat d'assistance⁵⁴. Ces sommes, sont souvent considérables⁵⁵ et assurées par le Club P & I de l'armateur. Les assureurs en responsabilité civile, ont donc tout intérêt à réduire les risques que de tels accidents se produisent et se sont donc investis dans la prévention/limitation des pollutions marines.

D'un autre côté, pour l'ISU, il est avant tout nécessaire d'encourager les assistants à s'investir dans de telles opérations avec une sécurité de paiement même en cas d'échec de l'opération. Pour cela, une dérogation au principe *no cure no pay* est vitale. La prise en compte de la question environnementale s'est donc faite de manière progressive et en deux temps, rythmée par des négociations entre *l'international Group of P & I Clubs*, l'ISU et les assureurs Corps & Machines.

La première réponse, fut d'adopter **une réforme du contrat d'assistance *Lloyd's Open Form* (Chapitre 1)**. Cependant cette réforme était limitée aux pétroliers, et sa généralisation a nécessité l'adoption de **la Convention de Londres en 1989 et son article 14, introduisant l'indemnité spéciale (Chapitre 2)**.

⁵⁴ La Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, modifiée par les protocoles de 1992, Communément appelée CLC69/92. Cette Convention instaure le principe de responsabilité objective du propriétaire de navire pollueur avec un système d'indemnisation et de limitation.

⁵⁵ En 2002, suite au naufrage du *Prestige*, les Tribunaux Espagnols ont condamné le London P&I club à verser une somme équivalente à 1 Milliards de dollars pour réparer la pollution de la flore. *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?* Par le professeur Antoine Vialard, *Association Française du droit maritime* - 3 avril 2003

Chapitre 1 : La « safety net »⁵⁶ de la Lloyd's Open Form 1980 : Une première dérogation à la règle *no cure no pay*

15. - Suites aux évènements précédemment décrits (*Supra.10*), l'assistance aux pétroliers est devenue critique. Cependant, les moyens employés coutent chers à l'assistant, et la fermeté du principe *no cure no pay*, ne permettait pas d'inciter les assistants à participer à ce genre d'opération, qui sont souvent assez complexes et avec de faibles chances de succès.

Pour palier cette faiblesse, le comité du Lloyd's a mis en place une cellule, dite *Le Lloyd's Form Working Group*, chargée d'entamer une réforme de la *Lloyd's Open Form*, qu'on appellera la LOF 80.

Le principe *no cure no pay* était maintenu pour toutes les opérations d'assistance. Mais quand il s'agissait d'assistance aux pétroliers, la LOF 80 permettait une indemnisation égale aux dépenses raisonnablement encourues, *out of pocket expenses*⁵⁷ ; majorées d'un bonus (*increment*)⁵⁸ ne dépassant en aucun cas 15%.⁵⁹ Cette indemnité, qualifiée de *safety net* de première génération par les praticiens, est bien sur ouverte à l'assistant même en cas de perte totale du pétrolier. C'est donc la première exception au principe *no cure no pay*.

16. - La LOF 80, bien qu'innovatrice en la matière, présentait un inconvénient évident quant aux conditions de son application. Cette indemnité ne concernait que les pétroliers, et ne couvrait pas l'assistance aux autres types de navire. En cas d'accident, les navires, tout types confondus, sont bien évidemment susceptibles de polluer les fonds marins par les soutes. Les assistants, ayant prévenu ce genre de pollution, se retrouvaient donc sous la LOF 80 sans aucune indemnité, si l'opération était sans succès. La généralisation des pratiques de cette réforme était donc nécessaire pour inciter les assistants à intervenir dans tous types d'opérations.

⁵⁶ Filet de sécurité. Traduction libre.

⁵⁷ Débours de l'assistant. Traduction de la Convention du 28 avril 1989.

⁵⁸ Une majoration artificielle, traduction libre.

⁵⁹ Page 432. Prof. P. Bonassies, *Traité de Droit Maritime*. 3^{ème} édition, 2016.

Chapitre 2 : La Convention de Londres du 28 Avril 1989 : Une généralisation nécessaire de la « *safety net* »

17. - Le Compromis de Montréal. *Salvage Liability vs Safety net.*

Au même moment où la LOF 80 a été conçue, le CMI⁶⁰ avait déjà enclenché la réforme de la Convention de Bruxelles 1910. Ce processus de réforme a commencé à Montréal en 1981 entre les différents membres de l'OMI.⁶¹ Ces discussions vont donner naissance au fameux Compromis de Montréal.

Durant les premières négociations, le Juge et Professeur Norvégien Erling Selvig⁶², proposa l'introduction du concept de *Liability Salvage*, qui était clairement en faveur des intérêts de l'industrie de l'assistance maritime. Ce concept permettait à l'assistant d'être indemnisé exclusivement, à partir d'un *environmental fund*⁶³, pour ses efforts dans la prévention de la pollution, indépendamment de l'opération de sauvetage du navire et de sa réussite. Le service rendu n'est plus une opération d'assistance classique, mais une vraie prévention de pollution indépendante du contrat d'assistance et de sauvetage du navire, ce que les praticiens appelleront *environmental salvage*. Toutefois, avec la forte opposition des Clubs P & I et craignant que la Convention ne soit jamais introduite, l'ISU a dû renoncer à ce principe. Les assistants ont donc dû accepter la simple extension du concept de « *safety net* »⁶⁴ de la LOF 80 à tous les types de navires. Cette renonciation lance la généralisation de la *safety net* et la naissance du Compromis de Montréal.

Les risques que le texte ne soit jamais adopté pesaient sur celui-ci jusqu'à la dernière après-midi des négociations. Au final, la Convention fut conclue à Londres le 28 Avril 1989.

18. - La Généralisation de la *Safety Net*. Dans un article 13, la rémunération classique *no cure no pay* du nouveau texte reprend les mêmes

⁶⁰ La Convention de Londres du 28 Avril 1989 est une Convention OMI, mais c'est le CMI qui a organisé les négociations autour de la réforme de la Convention de Bruxelles 1910, ainsi que la préparation des premières versions du texte.

⁶¹ Au total, il y'avait 300 participants et les négociations ont été conduites en 9 langues différentes. 68 des 131 états membres de l'OMI étaient présents pendant les négociations, mais aussi 19 Organisations Non Gouvernementales et autres associations inter-gouvernementales.

⁶² Le Prof. Erling Selvig présidait le Comité Spéciale du CMI, chargé de réformer la Convention de Bruxelles 1910 et l'élaboration d'un nouveau texte.

⁶³ Un nouveau fond d'indemnisation aux assistants exclusif aux opérations de dépollution.

⁶⁴ Filet de sécurité. Traduction libre.

éléments de la Convention de 1910 pour l'évaluation de l'indemnité d'assistance (*Supra.5*) en y ajoutant un nouvel élément (b) : « *l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement* ». A ce stade, la réussite de l'opération, conditionne toujours la rémunération de l'assistant et l'indemnité est exclusivement calculée en fonction de la valeur du bien sauvé.

Dans l'article suivant, la Convention introduit l'Indemnité Spéciale de l'article 14. Indépendamment du succès de l'opération, le droit dérogatoire de cet article⁶⁵, permet à l'assistant « *qui a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'art. 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article* ».⁶⁶

19. - Paiement de l'Indemnité Spéciale. Contrairement à l'indemnité classique de l'article 13, qui est payée concurremment entre Assureurs Corps & Machines, Intérêts Marchandises et L'armateur, l'indemnité spéciale est payée exclusivement par l'armateur, qui par la suite est assuré par son Club P & I. L'armateur étant le principal responsable des dommages à l'environnement. L'indemnité n'est payée à l'assistant que si son montant total excède la rémunération classique calculée en fonction de la valeur du bien sauvé.⁶⁷

Cette indemnité est équivalente aux *débours raisonnablement engagés* additionnés d'un bonus, dit « *increment* »⁶⁸ Ce bonus, est fixé à 30% des dépenses engagées, soit le double de la majoration accordée sous la LOF 80 (*Supra.15*). Il est essentiel de rappeler que le fort pouvoir discrétionnaire du juge, permet à ce dernier d'augmenter le bonus à 100% des dépenses (*Infra.23*), dans les cas où il juge équitable.⁶⁹

⁶⁵ En opposition au droit commun de l'indemnité classique *no cure no pay*, de l'Article 13.

⁶⁶ Article 14.1 de la Convention de Londres du 28 Avril 1989.

⁶⁷ Article 14.4 de la Convention de Londres du 28 Avril 1989.

⁶⁸ Majoration. Traduction libre.

⁶⁹ Article 14.2 de la Convention de Londres du 28 Avril 1989. Il faut noter que le bonus maximal jamais accordé est de 65%, dans l'affaire du *Nagasaki Spirit*.

L'article 21 de la Convention prévoit qu'à la fin de l'opération d'assistance, l'armateur doit fournir une garantie à l'assistant et à sa demande, pour le paiement de son indemnité. Comme on le verra dans l'exemple de l'ATHENA, c'est le club P& I qui fournit ce genre de garantie dans la plupart des cas. Cependant, avant la fin des années 90, aucun privilège maritime ou hypothèque ne contraignait l'armateur à payer cette garantie. Il était donc très courant chez les armateurs, guidés par leur assureurs RC, de ne pas payer la garantie et de la « renégocier » lors d'un appel à une sentence arbitrale.

Titre 2 : L'indemnité Spéciale de l'article 14 ; un mécanisme peu pratique et une portée nuancée

20. – Plan. Suite à un abandon du principe de *Liability Salvage (Supra.17)*, l'indemnité Spéciale de l'article 14 a été introduite par la Convention de Londres du 28 Avril 1989. Cette généralisation de la *safety net*, fut très bien accueillie par la profession. Malheureusement, la pratique a mis en lumière **la complexe mise en œuvre de l'indemnité spéciale (Chapitre A)**. La formulation des stipulations et leur portée nuancée, ont aussi créé de nombreux litiges autour de **l'évaluation et du calcul de l'indemnité spéciale (Chapitre B)**, tels que la célèbre affaire du *NAGASAKI SPIRIT*.

Chapitre 1 : Une mise en œuvre complexe et un fort pouvoir discrétionnaire du juge

21. – L'article 14.1 : Des conditions de mise en œuvre floues et une grande liberté d'interprétation accordée au juge. L'indemnité spéciale de l'article 14, ne s'applique que si « *le navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement* ». ⁷⁰ L'article 1 (d) de la Convention, définit le dommage à l'environnement comme « *un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.* » Si la définition paraît complète, l'utilisation de l'adjectif *important* et son interprétation par le juge, peuvent porter à confusion. Qu'entend-on par *important* et à quel moment le juge ou l'arbitre est censé considérer le dommage comme tel ? Ici, une grande liberté est laissée au juge/arbitre dans l'interprétation de la notion. Bien évidemment, avec cette grande liberté vient aussi une grande imprévisibilité juridique pour les parties au contrat d'assistance. Dans le premier entretien, le directeur de l'ISU, nous cite un cas d'arbitrage dans lequel, lui ⁷¹, l'arbitre et le Club P & I de l'armateur ⁷² ont dû passer une journée entière, à essayer de déterminer si le fait qu'un phoque aveuglé par du pétrole était considéré sous la Convention comme un dommage important de la faune et la flore marine, ou un simple dommage collatéral... ⁷³ Bien sûr, des litiges aussi longs, coûtent cher aux deux parties. Dans les premières années de mise en œuvre de l'indemnité spéciale, les arbitres LOF adoptaient souvent une interprétation assez souple et considéraient qu'une quantité de pétrole, une fois déversée dans une zone décrite dans l'article 1 (d), satisfaisait les conditions de la définition. ⁷⁴ Ce qui n'est bien évidemment pas dans l'intérêt et l'ambition des clubs P & I. Mais encore une fois, on verra que la description de ces zones est tout aussi problématique que celle du dommage en question.

⁷⁰ L'article 14.1 de la Convention de Londres du 28 Avril 1989.

⁷¹ En tant que directeur général d'une société d'assistance.

⁷² Assureur en Responsabilité Civile du Navire Pollueur.

⁷³ Entretien Audio n°1 avec le directeur de l'ISU, Mark Hoddinot.

⁷⁴ L'affaire du navire *CASTOR*, *Lloyds' List*, 23 May 2002, Bishop p. 69; Page 4 *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

22. – Un champ d’application géographique tout aussi incertain que restreint. Il est tout d’abord regrettable que la Convention dans son article 1 (d) ne prenne en compte que la pollution susceptible de causer un dommage aux eaux intérieures ou *côtières* et *zones adjacentes*, excluant ainsi l’assistance en haute mer. Malheureusement, il ne s’agit pas de l’unique carence de l’article, et le manque de définition est toujours présent. Si l’UNCLOS définit les eaux intérieures comme les eaux situées en deçà de la ligne de base, on ne sait ce que les rédacteurs de la Convention visent dans l’article 1 (d) par *eaux côtières* et *zones adjacentes*. Le Professeur P.Bonassies, va jusqu’à qualifier ces zones décrites par l’article 1 (d) comme « *des notions inconnues du droit de la mer* »⁷⁵. Dans certains cas récents, la bienveillance des juges a conduit à une interprétation objective de la notion de « *menace* »⁷⁶, étant donné qu’une quantité de pétrole déversée en haute mer peut éventuellement finir dans les eaux intérieures. Ainsi, un sinistre en haute mer peut être considéré comme susceptible de constituer une menace pour les eaux côtières.⁷⁷

⁷⁵ Page n°436, *Traité de Droit Maritime*, Prof. P.Bonassies.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ L’affaire de l’*ERIKA*, le navire ayant sombré dans les ZEE, était considéré comme une menace pour les eaux intérieurs par les juges. Cass. crim., 25 sept. 2012, n° 10-82.938.

Chapitre 2 : Une évaluation problématique et litigieuse de l'Indemnité Spéciale

Section 1 - Le Droit à l'« *increment*⁷⁸ » et la charge de la preuve

23. – L'Article 14.2 : L'évaluation de la majoration et le manque de prévisibilité. On a vu précédemment que la Convention de Londres du 28 avril 1989 ne définit pas précisément les limites de la notion de « menace » et à quel moment le navire ou la marchandise sont considérés comme tels (*supra*.22). Les juges anglais et arbitres LOF considèrent la plupart du temps, que la possibilité d'une menace pour l'environnement est suffisante pour satisfaire les critères de l'article 14.1.⁷⁹ Il n'est donc pas requis que la menace soit réelle.⁸⁰ Ainsi, un navire en danger dans les eaux intérieures et transportant une marchandise susceptible de polluer la mer⁸¹, sera considéré comme une menace et l'assistant ayant prévenu l'accident, même peu probable, aura droit au remboursement de ces dépenses.⁸² Encore une fois, une telle approche contrarie les attentes des armateurs et Clubs P&I. Toutefois, il ne s'agit là que de la satisfaction des conditions du premier paragraphe de l'article 14, ouvrant droit au remboursement des dépenses de l'assistant uniquement. Le second paragraphe ouvrant droit au bonus dit *increment*, présente des conditions beaucoup plus rigoureuses.

En effet, l'assistant n'a droit au bonus de l'article 14.2, que s'il a minimisé ou prévenu avec succès le dommage à l'environnement. Les arbitres LOF, considèrent aussi que la charge de la preuve doit reposer sur l'assistant. Il doit donc prouver que s'il n'était pas intervenu, le dommage à l'environnement aurait été effectif et réel, contrairement aux conditions de l'article 14.1, ou la simple probabilité d'un tel dommage est suffisante. Sur ce point, les arbitres LOF se sont montrés assez rigoureux.

⁷⁸ Majoration. Traduction libre.

⁷⁹ Arbitrage navire *CASTOR*, Lloyds' List, 23 May 2002, Bishop p. 69 et commentaire à la page 3 de *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

⁸⁰ Page 4, *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

⁸¹ Produits Chimiques, Hydrocarbures, Animaux Vivants et déchets naturels. Voir MARPOL 73/78.

⁸² *Yinka Folawiyoye* Lloyds Casualty Reports, 9-28 October 1991, l'arbitre a conclu que l'article 14.1 était satisfait, même si les risques que le fuel soit déversé étaient minimes.

L'exemple type, est le cas où l'arbitre accorde une compensation sous l'article 14.1, mais refuse la majoration du second paragraphe à l'assistant pour manque de preuve. Dans la décision du *NAGAZAKI SPIRIT*, l'arbitre en appel cite un arbitrage LOF⁸³, concernant un petit navire qui avait échoué sur les côtes écossaises, déversant 30 tonnes de gasoil. L'opération de sauvetage du navire est un échec. Mais les assistants ont néanmoins prévenu le déversement des 45 tonnes de gasoil restantes dans les soutes du navire. L'arbitre LOF ayant constaté que les assistants n'ont pu prouver que les 30 tonnes déversées ont effectivement causé un dommage à l'environnement, a ensuite conclu que les 45 tonnes récupérées n'auraient constitué aucune menace pour la faune et la flore marine, si elles n'avaient pas été récupérées par l'assistant. Il est évident que l'apport de telles preuves requiert des études rigoureuses et coûteuses de la part d'un expert employé par l'assistant, sujettes à des débats longs et contradictoires.

Section 2 - L'évaluation imprévisible de l' « *increment* »⁸⁴

Si le droit à la « *majoration* » est rigoureux, son estimation s'est avérée être imprévisible et litigieuse. La version initiale de la Convention préparée par le CMI et puis approuvée par le comité juridique de l'OMI prévoyait que la majoration pouvait être de 100% des dépenses remboursées sous l'article 14.1. Durant les négociations, certains États ont avancé que la LOF 80 permettait déjà une majoration de 15% et qu'il était préférable de s'en tenir à un taux de 30% pour la nouvelle indemnité. Ce point a vite divisé les États entre ceux favorables aux 30% et les autres pour les 100%. Au final, et craignant que la Convention ne soit jamais conclue, les États se sont mis d'accord sur un principe de libre évaluation de la majoration par les juges des États correspondants, mais le maximum fixé dans les textes était à 30%⁸⁵. Les Juges et Arbitres LOF sont en règle générale limités aux 30%, mais s'ils le jugeaient « *juste et équitable* » ils pouvaient attribuer un taux ne dépassant

⁸³ Page 3-4-5, *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

⁸⁴ Majoration artificielle. Traduction du Prof. P.Bonassies

⁸⁵ Page 6, *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

en aucun cas 100%, aux cas les plus « sérieux »⁸⁶. Mais qu'entend-on par *juste et équitable*, et qu'est-ce qu'un cas *sérieux* au sens de la Convention?

Ce fort pouvoir d'interprétation du juge et le manque de prévisibilité gardait bien sûr l'assistant dans une même position d'incertitude tant quant au calcul de son indemnité que celui du régime traditionnelle. Outre les litiges susceptibles de naître autour du montant de ce bonus, l'assistant ne pouvait, en aucun cas, prévoir à l'avance le montant exact ni même approximatif et total de l'indemnité spéciale.⁸⁷

⁸⁶ 65% pour L'affaire du *Nagasaki Spirit*, Page 6, *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989*, Archie Bishop, Consultant – Holmand Ferwick William.

⁸⁷ Entretien Audio n°1 avec le directeur de l'ISU, Mark Hoddinott.

Chapitre 3 : Le remboursement des débours de l'assistant, le « *fair rate* »⁸⁸ et l'affaire du *NAGAZAKI SPIRIT*

24. – L'article 14.3. L'indemnité Spéciale ouvre droit à un remboursement des dépenses de l'assistant⁸⁹ additionné d'une majoration maximale de 30% susceptible d'être réévaluée à la hausse par le juge/arbitre (*supra.23*). Le troisième paragraphe de l'article définit les dépenses de l'assistant comme étant « *les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance.* » Si les débours raisonnablement engagés, dits « *out of pocket expenses* », sont « simples » à évaluer, il en est autrement de la *somme équitable* ou « *fair rate* », attribuée pour le matériel et le personnel employés. Cette somme équitable est-elle censée inclure un élément de profit, ou un simple remboursement des dépenses totales ? Les juges de la « House of Lords » se sont penchés sur la question à l'occasion de la célèbre affaire du *NAGAZAKI SPIRIT*⁹⁰.

L'affaire du navire *NAGAZAKI SPIRIT*. Dans les faits, le 19 septembre 1992, le pétrolier *NAGAZAKI SPIRIT* entre en collision avec le porte conteneur *OCEAN BLESSING*, dans la partie nord du Détroit de Malacca. Jusqu'à ce jour, on ne connaît pas avec certitude les causes réelles et directes, ayant conduit à cette collision. Une chose est sûre, c'est que les deux navires, avant la collision, ont été tous les deux pris à partis et capturés par des pirates.

La collision a provoqué le déversement en mer de 12.000 tonnes de pétrole brut des 40.154 tonnes totales transportées par le *NAGAZAKI SPIRIT*. Il s'ensuit aussi un feu provoquant la mort de tous les membres de l'équipage du porte-conteneur et de la majorité de l'équipage du pétrolier. Seulement deux marins ont survécu à la catastrophe.

⁸⁸ Somme équitable, traduction de la version française de la Convention du 28 Avril 1989.

⁸⁹ Les dépenses représentent les *out of pocket expenses* raisonnablement Article 14.3 de la Convention de Londres du 28 Avril 1989,

⁹⁰ House of Lords, 6^t février 1997, SEMCO Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer-Navigation, (*Nagazaki spirit*)

Le matin suivant, la société SEMCO SALVAGE, demandeur en appel, conclue un contrat LOF 90 avec la société défenderesse LANCER NAVIGATION. La LOF 90 incorporait les articles 13 et 14 de la Convention 1989. Les assistants intervenaient non seulement pour sauver le navire, mais aussi pour limiter la pollution de la mer par le pétrole brut déversé et éteindre le feu. L'opération d'assistance dure au total 65 jours et se termine finalement le 12 décembre, date à laquelle le *NAGAZAKI SPIRIT* arrive à Singapour, suite à son remorquage des eaux indonésiennes.⁹¹ Dans ce cas, il n'y a aucun doute, le dommage à l'environnement est réel et effectif, ouvrant droit à l'indemnité spéciale de l'article 14.

Cependant, l'assistant et l'armateur n'ont pu trouver un accord sur le montant total de l'opération, plus spécifiquement autour du remboursement des débours de l'assistant et le « *fair rate* » ou somme équitable accordée à ce dernier.

Les deux parties portent donc l'affaire devant un premier arbitre, qui estime qu'en plus des dépenses engagées, le remboursement devait inclure un élément de profit. L'armateur fait ensuite appel de cette sentence, et poursuit l'affaire devant un arbitre d'appel infirmant la décision du premier et estimant que le remboursement des dépenses ne devrait inclure aucun élément de profit. Cette approche fut ensuite confirmée par les Cours anglaises par une décision de la *Queens Bench*, arguant que l'utilisation de termes comme « *compensation* » et « *expenses* » dans la Convention de 1989, ne pouvait insinuer une marge de profit pour l'assistant. L'assistant poursuit alors un pourvoi devant la *Court of Appeal*, qui confirme à son tour l'interprétation des juges de la *Queens Bench*.

Finalement, pour la *House of Lords*, les stipulations du texte ne permettaient pas une marge de profit. Même si les règles de la Cour veulent que les quatre juges présentent leurs raisonnements d'une manière distincte, c'est essentiellement Lord Mustill, qui a exprimé les arguments de cette dernière. Nous étudieront sa position par rapport aux stipulations de l'article

⁹¹ Page 29, *LOF et SCOPIC 2000*, Septembre 2001, Julie Batt.

14.3 dans une première section. Puis nous analyserons dans une seconde section les des raisons de fond confirmées par les trois Lords: ⁹²

Section 1 - Les moyens liés aux stipulations de l'article 14.3 et la version française du texte : Une approche doctrinale et comparative critiquable

Lord Mustill avance d'abord que « *Dans son sens ordinaire, ce mot expenses désigne des sommes qui ont été soit déboursées soit encourues, mais non des sommes gagnées comme profits. Par ailleurs, le mode de calcul imposé par l'article 14.3 exige que le « fair rate » (dans la version française de la Convention, « somme équitable ») soit ajouté aux débours engagés, - montrant par là aussi clairement que possible que l'on est en présence d'une quantification qui ne contient aucun élément de profit, car, assurément, il ne peut pas avoir été voulu que les « dépenses de l'assistant » contiennent deux éléments disparates. Il est de surcroît hautement significatif que l'article 14.2. fasse par deux fois usage de l'expression « dépenses encourues par l'assistant », « expenses incurred », alors que, dans le langage courant, l'assistant n'encourrait pas comme une dépense quelque chose qui lui procurerait un profit. L'idée de l'attribution de dépenses comme une récompense et non pas comme une source de profit est de surcroît renforcée par la description générale de la somme recouvrée comme une « compensation », terme qui a habituellement un parfum « flavor » de remboursement ».⁹³*

S'agissant du *fair rate*, la version française fait quant à elle référence à une *somme équitable*, devant être accordée pour la promptitude des services rendus et « l'état de préparation, ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel

⁹² Prof. P.Bonassies, 1997 - La fin de l'affaire du « Nagasaki Spirit » : une espérance déçue, *Le Droit Maritime Français*, N° 571, 1er mai.

⁹³ Version anglaise: "In its ordinary meaning this word denotes amounts either disbursed or borne, not earned as profits. Again, the computation prescribed by article 14.3 requires the fair rate to be added to the "out- of-pocket" expenses, as clear an instance as one could find of a quantification which contains no element of profit; and it surely cannot have been intended that the "salvors' expenses" should contain two disparate elements. It is moreover highly significant that article 14.2 twice makes use of the expression "expenses incurred" by the salvor, for in ordinary speech the salvor would not "incur" something which yields him a profit. The idea of an award of expenses as a recompense, not a source of profit, is further reinforced by the general description of the recovery as "compensation", which normally has a flavour of reimbursement."

Traduite et analysée par le Prof. P.Bonassies, dans Page 1 - *La fin de l'affaire du « Nagasaki Spirit » : une espérance déçue* - *Le Droit Maritime Français*, N° 571, 1er mai, 1997.

de l'assistant ». Pour le Professeur P.Bonassies, ces éléments ne peuvent faire objet d'une quantification arithmétique et comptable par l'arbitre/juge, mais il s'agirait plutôt d'une *appréciation globale* soumise à l'équité. Cette référence à l'équité dans d'autres langues de la Convention, en arabe, en russe ou en chinois, semble aussi insinuer que l'assistant était engagé dans une opération d'assistance prévoyant un gain financier.⁹⁴

Dans un second moyen, Lord Mustill fait référence à la version française de la Convention, ajoutant que même si l'expression *compensation* était équivalente à *indemnité* dans cette version linguistique, la doctrine anglaise⁹⁵, avait déjà noté que l'utilisation du mot « *compensation* » était un faux ami une fois traduite en français, car *indemnity* pouvait aussi être synonyme de salaire. Pour le juge, et par cette simple référence doctrinale, les stipulations de l'article 14.3 ne pouvaient qu'insinuer le remboursement des sommes dépenses engagées.⁹⁶

Sur ce point en particulier, l'approche du Professeur P.Bonassies est radicalement différente de celle de la doctrine anglaise et en conséquent de Lord Mustill. Pour le professeur, le terme *indemnité*, est généralement utilisé en droit français pour désigner *une somme globalement appréciée* par le juge incluant éventuellement un manque à gagner⁹⁷ et ce n'est que dans certains cas précis qu'il est possible de l'employer pour désigner un remboursement quantifié mathématiquement.

Section 2 - Les raisons de fonds et la formulation nuancée de l'Indemnité Spéciale

Pour Lord Mustill, les raisons de fonds tiennent à l'esprit même de la Convention, qui est d'inciter les assistants à participer aux opérations incluant un risque de dommages à l'environnement.

⁹⁴ Page 437, *Traité de Droit Maritime*, Prof. P.Bonassies, 3^{ème} édition 2016.

⁹⁵ Geoffrey Brice, dans *Maritime Law of Salvage*. Lord Mustill n'a pas cité en détails les références doctrinales dans sa décision.

⁹⁶ « Je pense qu'il y a dans ce terme un parfum (a flavour) de remboursement pour des sommes effectivement dépensées (outlays), ce qui est en accord avec la signification que j'ai proposée » Traduite et analysée par le Prof. P.Bonassies, dans Page 1 - *La fin de l'affaire du « Nagasaki Spirit » : une espérance déçue* - Le Droit Maritime Français, N° 571, 1er mai, 1997.

⁹⁷*Ibid*, Page 2.

Il avance d'abord que le régime de l'indemnité spéciale ne devrait en aucun cas être perçu comme un nouveau régime fondé exclusivement sur l'assistance à l'environnement, i.e. *Liability Salvage*. Ce principe est l'essence même du compromis de Montréal (Supra 17.) et il est approuvé par tous les juristes, français ou anglais.⁹⁸

Le juge n'accepte pas non plus l'idée qu'il est nécessaire d'accorder une marge de profit pour inciter les assistants à participer à ce genre d'opération, arguant que «*Sous le régime antérieur, entreprendre une opération d'assistance était un pur pari (a stark gamble). Pas de succès, pas d'indemnité (no cure, no pay). Il n'en est plus ainsi. Puisque, alors même que l'application des règles traditionnelles ne procurerait à l'assistant que peu de choses, voire rien, dans le cadre de l'article 13, ledit assistant, en cas de succès dans la protection de l'environnement, se verra reconnaître un multiple non seulement de ses coûts directs mais également des coûts indirects résultant de sa disponibilité, bénéficiant ainsi d'un profit. De surcroît, même s'il n'y a pas eu bénéfice pour l'environnement, l'assistant est assuré d'une indemnité compensant ses coûts (outlays) et reçoit au moins quelques contributions à ses coûts d'attente (standing costs). L'absence de succès ne signifie plus désormais « pas de paiement » (no pay), et l'existence d'un filet de sécurité (safety net) suffit, dans mon opinion, à répondre aux objectifs du nouveau système* »⁹⁹.

Pour le Prof. P.Bonassies, il est clair que ce régime n'est qu'un « *filet de sécurité* » et non un régime indépendant fondé sur l'assistance à l'environnement. Cependant, il avance que l'idée d'accorder une marge de profit à l'assistant pour l'inciter à participer à une opération de limitation/prévention de dommage à l'environnement, n'est pas absente du texte. Pourquoi alors accorder une « *majoration artificielle* » ou *increment* de 30% à 100% des sommes totales engagées, à l'assistant ayant prévenu un dommage à l'environnement dans un paragraphe précédent ? Certes, le droit à cet « *increment* » est rigoureux (*supra* 23.a), il n'en est pas moins un droit à un certain profit, une « *majoration artificielle* » évaluée globalement par le juge (*supra* 23.b), susceptible d'attirer les efforts de l'assistant dans ce genre de sinistre.

⁹⁸ *Ibid*, Page 3.

⁹⁹ *Ibid*, Page 3.

26 - Transition. Pour le juriste français, ni l'esprit ni les stipulations de la Convention de 1989, n'interdisaient aux juges d'accorder un élément de profit à l'assistant. Sachant que l'indemnité spéciale a eu la réputation d'être assez impopulaire parmi les professionnelles de l'assistance¹⁰⁰, il était évidemment souhaitable d'accorder ce *profit équitable* pour les inciter davantage à participer aux opérations présentant un risque de pollution, sans nécessiter la création d'un régime parallèle fondé exclusivement sur l'assistance à l'environnement. En effet, nous verrons par la suite que les revenus de l'indemnité spéciale de l'article 14, même complétée par les revenus de la compensation SCOPIC, ne suffisent pas à rendre l'activité de l'assistant rentable (*Infra.40*). Ainsi l'assistant sera-il moins enclin à participer aux opérations de limitation ou de prévention du dommage à l'environnement. L'issue de cette affaire a sans doute déterminé l'avenir de l'indemnité spéciale et son utilisation par les assistants. L'ISU a éprouvé une grande déception vis-à-vis de l'approche des juges des stipulations de la Convention de 1989.¹⁰¹ L'indemnité spéciale s'est avérée être non seulement complexe à mettre en œuvre (*supra 22.*), imprévisible dans son évaluation (*supra 23.*) mais aussi extrêmement litigieuse pour les deux parties (*supra 24.*). D'autre part, et face à la souplesse des arbitres quant aux critères de l'article 14.1 et à l'existence d'une « *menace* » pour l'environnement, la responsabilité des Clubs P & I¹⁰² est désormais plus large (*Supra 24.*). La déception est donc partagée, et les deux parties ont finalement vite œuvré à une réforme contractuelle de la LOF pour pallier les lacunes de la Convention du 28 avril 1989 et son Indemnité Spéciale. Cette réforme donnera naissance à la clause *Special Compensation Protection & Indemnity Club*, dite SCOPIC, un *filet de sécurité* de troisième génération, cette fois contractuel et beaucoup plus efficace que ses prédécesseurs.

¹⁰⁰ ISU Annual Review 2016, ISU Statistics. Voir Annexe 4 et annexe 5.

¹⁰¹ Interview Mark Hoddinot, Directeur de l'ISU, Voir *enregistrement audio n°1*.

¹⁰² Rappelons-le : contrairement à l'indemnité classique, l'indemnité Spéciale est exclusivement payée par l'armateur, assuré à son tour par son Club P & I. L'article 14.1 et l'existence d'une « *menace* » à l'environnement est interprétée d'une manière très souple par les arbitres, il suffit que le risque soit réel pour que la menace soit caractérisée. Ainsi un navire transportant de la marchandise polluante (chimique, fuel, ou même déchets naturels) en danger de se perdre, est une menace pour l'environnement au sens de l'article 14.1. L'approche est différente pour les conditions de l'*increment* de l'article 14.3.

Partie II : La clause SCOPIC : entre une sécurité avérée pour les parties au contrat d'assistance et une portée nuancée pour les assureurs

27 – Plan. L'indemnité Spéciale s'est avérée imprévisible, inefficace et onéreuse aux parties du contrat d'assistance. A l'automne de 1997, deux sous-comités de l'International P & I Group et de l'ISU, se sont réunis et ont participé conjointement à l'élaboration d'une réforme du contrat d'assistance, donnant naissance au LOF 2000 ayant introduit la fameuse clause SCOPIC. Contrairement aux versions précédentes, cette nouvelle réforme de la LOF, ne reprend plus expressément les stipulations des articles 13 et 14, ce qui montre une certaine volonté de se distancer davantage des stipulations de la Convention du 28 Avril 1989.¹⁰³ La clause P & I annexée au contrat initial LOF, est souvent perçue par la doctrine comme étant extrêmement complexe.¹⁰⁴ Toutefois, elle jouit d'une excellente réputation chez les professionnels du monde de l'assistance. En effet, ce mode de rémunération est très efficace en pratique et réduit fortement le pouvoir discrétionnaire du juge, jouissant ainsi d'une grande prévisibilité en faveur des assistants et de l'armateur **(Titre 1)**. Cependant, et dans le peu de cas où des litiges sont nés autour de la clause, la portée de cette dernière s'est avérée être nuancée et son application problématique pour les intérêts des assureurs **(Titre 2)**.

¹⁰³ Prof. P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, Page 437.

¹⁰⁴ « Cette clause, d'une extrême complexité, a pour objet de fixer à l'avance la rémunération de l'assistant... »
Ibid.

Titre 1 : La SCOPIC en pratique, une efficacité avérée

30. - Présentation générale. L'appellation clause SCOPIC est assez trompeuse.¹⁰⁵ Cette nouvelle indemnité spéciale n'est pas à proprement dite une simple « clause », mais plutôt une option au contrat d'assistance initial, contenant un enchaînement de 16 clauses différentes. L'option SCOPIC est une compensation conférée à l'assistant et non une indemnité à part entière. Cette compensation se traduit par un système de calcul comprenant le remboursement des dépenses de l'assistant fixé selon des tarifs précis dans un Appendix A, majorés par une somme forfaitaire de 25%.¹⁰⁶ Une fois la clause incorporée au contrat LOF, l'assistant ne peut plus recourir à l'indemnité spéciale de l'article 14. Ensuite, une fois invoquées par l'assistant, ces différentes clauses prévoient et régulent les étapes successives du paiement de l'indemnité d'assistance. Son mécanisme innovant a fait de cette nouvelle solution LOF, une alternative hautement efficace pour les professionnels de l'assistance (**Chapitre 1**). La réduction du pouvoir discrétionnaire du juge a aussi contribué à la prévisibilité de ce mécanisme (**Chapitre 2**) faisant de la SCOPIC une alternative satisfaisante pour les deux parties au contrat d'assistance (**Chapitre 3**).

¹⁰⁵ Page 10, Archie Bishop, *The Development of Environmental Salvage*, ISU website, www.marine-salvage.com.

¹⁰⁶Il faut noter que le montant moyen de l'increment accordé par le régime de l'article 14 de la Convention du 28 Avril 1989, était de 24%.

Chapitre 1 : Un mécanisme innovant

31. – L’enclenchement des clauses de la SCOPIC. Les principales défaillances du régime de l’indemnité spéciale, résidaient dans leurs « triggers »¹⁰⁷. Comme on vient de le voir sous l’article 14, on ne sait ce qu’est précisément une « *menace substantielle* », ni à quel moment l’arbitre/juge est censé la considérer comme telle (*supra*.21).

Par conséquent, il était difficile, voire impossible de savoir à quel moment l’application et le calcul de l’indemnité spéciale devaient être réellement enclenchés. La solution SCOPIC est assez directe. Donner le pouvoir à l’assistant de l’enclencher par lui-même, en l’incorporant et en l’invoquant dans le contrat LOF.

Pour l’incorporer, les parties au contrat, doivent le signifier expressément par écrit. En cochant le « yes » dans la case 7 du contrat LOF, cet écrit était établi.¹⁰⁸ Si la SCOPIC n’est pas initialement incorporée, l’indemnité spéciale de l’article 14 est éventuellement applicable.¹⁰⁹ Pour activer le système d’indemnisation SCOPIC, l’assistant doit aussi l’invoquer par notification écrite à l’armateur et à tout moment, indépendamment de l’existence ou non d’une menace à l’environnement.¹¹⁰ Cette invocation écrite enclenche le calcul de l’indemnité, et aucun effort entrepris par l’assistant avant cela n’est pris en compte. Même si l’assistant a la liberté de l’invoquer à tout moment, il est donc dans son intérêt de le faire le plus tôt possible.

Autre innovation majeure, la SCOPIC s’applique dans toutes les zones géographiques, évitant ainsi les notions floues de « *zones côtières adjacentes* » et offrant un champ d’application plus large aux parties du contrat d’assistance.

32. - La sécurité SCOPIC. On l’a vu précédemment, l’article 21 de la Convention de 1989 prévoit que la garantie devrait être payée à la fin de l’opération d’assistance (*Supra* 19.). Cependant, dans le cas d’une indemnité

¹⁰⁷ Éléments déclencheurs. Traduction libre.

¹⁰⁸ Voir Annexe I, BOX 7 du LOF 2011.

¹⁰⁹ Clause C du Contrat LOF 2011, voir annexe I.

¹¹⁰ Clause numéro 2 de la SCOPIC 2018. Voir Annexe II

spéciale et avant la fin des années 90, aucun privilège maritime ou hypothèque ne contraignait l'armateur à payer cette garantie. Avant la SCOPIC, il était donc très courant chez les armateurs de ne pas payer la garantie et de la « renégocier » lors d'un appel à une sentence arbitrale.¹¹¹ Pour résoudre ce problème et protéger davantage l'assistant, la clause 3 de la SCOPIC, stipule que l'armateur est dans l'obligation de fournir une garantie de trois millions de dollars à l'assistant dès que l'option est invoquée.

Si cette sécurité n'est pas fournie à l'assistant, ce dernier a la liberté de se retirer de la SCOPIC, ou même du LOF en entier, pour violation des termes du contrat.¹¹² Nous verrons par la suite que ce système de retrait de l'assistant est soumis à des conditions tout aussi complexes qu'impraticables (*Infra.42*)¹¹³, et une réforme de cette clause entrera en vigueur le 15 août 2018.

33. - Des mécanismes autorégulateurs. La compensation spéciale reste avant tout un *filet de sécurité* accordé à l'assistant quand la valeur du bien sauvé est faible et que la rémunération classique *no cure no pay* de l'article 13 n'est pas suffisante pour couvrir les frais de l'opération.

Cependant, deux mécanismes autorégulateurs ont aussi été prévus par les rédacteurs pour éviter l'utilisation abusive de la SCOPIC, en particulier quand la menace de pollution est inexistante et que l'indemnité classique *no cure no pay*¹¹⁴ est supérieure à la rémunération SCOPIC.

a- Le « discount »¹¹⁵ de 25%. Si la rémunération classique de l'article 13, calculée en fonction de la valeur du bien sauvé venait à dépasser la compensation forfaitaire de la SCOPIC, une *remise* de 25% de la différence entre les deux montants sera appliquée au montant final.¹¹⁶

¹¹¹ Page 13, Archie Bishop, *THE DEVELOPMENT OF ENVIRONMENTAL SALVAGE*, ISU website, www.marine-Salvage.com.

¹¹² Clause numéro 4 de la SCOPIC, Voir Annexe II.

¹¹³ Interview du directeur de l'ISU Mark Hoddinot et du directeur de SMIT SALVAGE Roger Evans, Enregistrement audio n°3.

¹¹⁴ Comme on l'a vu dans l'introduction, l'indemnité classique *no cure no pay* est calculée proportionnellement à la valeur du bien sauvé. De ce fait, si la valeur du bien sauvé est faible, la rémunération devient moins intéressante que la rémunération forfaitaire de la SCOPIC.

¹¹⁵ Une remise. Traduction libre.

Par exemple, si l'indemnité d'assistance était équivalente à 2 millions de USD, et que la compensation SCOPIC était d'un million de USD, le montant final de l'indemnité d'assistance sera réduit par 250 000 USD ($2 - 1 \times 25\%$). Ce montant final sera payé conjointement entre l'assureur corps et les intérêts cargaison, tels une indemnité classique de l'article 13 et aucun montant de la rémunération SCOPIC ne sera due ¹¹⁷(*Infra.* 36).

b- Le retrait de l'armateur. L'armateur peut à tout moment se retirer de la SCOPIC, sous réserve de l'accord tacite de l'État côtier, laissant ainsi à ce dernier le pouvoir d'apprécier à lui seul le sérieux d'une éventuelle menace à l'environnement, sans recourir au pouvoir d'appréciation du juge. En effet, selon la Clause 9 (iii), ce droit n'est pas accessible à l'armateur, si l'autorité portuaire, ou toute autre autorité gouvernementale officielle décide d'empêcher le retrait de l'assistant et démobilitation de son équipement jugeant que la menace de pollution est sérieuse (Clause 9 ii). Sous certaines conditions assez complexes, le retrait de l'assistant est aussi possible et sera étudié en détails dans une section ultérieure traitant de la nouvelle réforme de la SCOPIC autour de cette clause 9 (i) (*Infra.*42).

34. Le *Special Casualty Representative*¹¹⁸ et le contrôle des dépenses. Le nouveau système a aussi introduit un nouveau personnage dans l'opération d'assistance. L'armateur ou souvent son Club P & I, a désormais le droit de nommer un *Special Casualty Representative* communément appelé SCR, choisi par l'armateur ou son assureur P & I parmi une liste annuelle d'experts en assistance maritime dite liste SCR. Les obligations du SCR sont les mêmes que celles de l'assistant¹¹⁹, et il doit assister le *Salvage Master* dans la conduite de l'opération, en particulier dans ses efforts menés pour limiter ou prévenir le dommage à l'environnement.

¹¹⁷ Pour mieux comprendre le calcul du montant final de la SCOPIC et le paiement du, il est utile d'étudier un exemple de calcul SCOPIC. Voir annexe VII.

¹¹⁸ Commissaire Répartiteur. Traduction de la Cour de Cassation dans l'affaire du navire ATHENA BOURBON.

¹¹⁹ "Les obligations essentielles du SCR sont les mêmes que celle de l'assistant, en particulier dans ses efforts dans la limitation et la prévention du dommage à l'environnement" – Traduction libre de l'Appendix B paragraph 2 of SCOPIC – "*The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment*".

Cette nouvelle addition, assure surtout une transparence effective et un certain contrôle du déroulement de l'opération d'assistance, en faveur de l'assureur P & I. En effet, le rôle premier de commissaire répartiteur est d'encadrer l'opération d'assistance et de vérifier si l'emploi des équipements en question est réellement nécessaire. En tout état de cause, le *Salvage Master*¹²⁰ reste la première autorité sur place et ne reçoit d'ordres de la part de personne.

A- Le rapport final du commissaire répartiteur. À la fin de l'opération d'assistance, le SCR est chargé de rendre le « *final salvage report* », dans lequel il détaille quatre principaux éléments :

- 1 - Les circonstances de l'opération d'assistance et la situation du navire assisté.
- 2 - La description minutieuse des équipements et matériels utilisés.
- 3 - La liste complète des débours de l'assistant fournie par le Salvage Master, comprenant les factures justifiant les dépenses.
- 4 - La description de chaque personne employée et son rôle dans l'opération.

Dans les litiges autour des dépenses, ce rapport final du SCR a force probante devant un arbitre¹²¹, et permet de juger l'effectivité des moyens employés ainsi que leur nécessité pour les circonstances de l'opération d'assistance en question. Quant à la liste complète des débours comprenant factures et reçus, elle permet la vérification des dépenses par les différents intérêts en jeu sans recourir à une enquête comptable et un éventuel examen des comptes l'assistant, qui par le passé était nécessaire sous le régime de l'article 14, induisant des pertes en temps et argents aux deux parties.

B- Le paiement du SCR. L'usage et l'entente entre l'*International Groupe of P & I Clubs* et les assureurs Corps veulent que l'indemnisation du SCR soit partagée équitablement entre les deux. Toutefois, si 50% du montant de celle-ci venait à excéder la valeur du bien

¹²⁰ Maître de l'opération d'assistance. Traduction libre.

¹²¹ Clause 7 du SCR Guidelines.

sauvé, le paiement sera exclusivement supporté par le Club P & I.¹²²Nous verrons plus tard que ce point est aussi mal assimilé par les juges (*Infra.46.3*).

¹²² Page 11, UK P and I, *SCOPIC - Who does what*, Reviewing the optional Special Compensation P&I Clause of Lloyd's Open Form salvage agreement and comparing the duties and responsibilities of the parties involved, *Shipping 'At A Glance' Guide*: 8.

Chapitre 2 : Le calcul de la compensation SCOPIC et la réduction du pouvoir discrétionnaire du juge

35. Le Calcul de l'indemnité SCOPIC. La SCOPIC permet avant tout le remboursement des dépenses de l'assistant prévues selon des tarifs et taux fixés à l'avance par l'appendix A,¹²³ et ensuite majorées d'un taux forfaitaire de 25%. Ce bonus permet d'éviter l'évaluation hasardeuse de l'article 14.2 et de son *increment* (*Supra.* 24), mais aussi d'enterrer le long débat autour de la notion de *somme équitable* du paragraphe suivant (*Supra.* 25).

Il faut ici souligner la réduction considérable du pouvoir discrétionnaire du juge par rapport aux précédentes réformes. Aux premières années de la convention de 1989, l'armateur ou son Club P & I n'avaient aucun moyen de contrôle sur les moyens employés et le juge pouvait estimer un taux variable entre 0% et 100% de majoration de ces dépenses. Sous l'article 14 il était donc presque impossible d'estimer à l'avance le montant final de l'indemnité (*Supra.* 24). De nos jours, les clauses de la SCOPIC et son Appendix A, détaillent le paiement de chaque service, matériel et personnel employé, pour ensuite les majorer forfaitairement. On y retrouve, le paiement journalier de chaque type de personnel, le prix à l'unité des outils utilisés et même un tarif de la consommation des générateurs... La mise en place de ces forfaits et tarifs, permet ainsi la prévision à l'avance du montant total de la compensation.

36. - Le paiement de la compensation SCOPIC et la répartition des dépenses. Tout comme l'indemnité Spéciale de l'article 14, et contrairement à l'indemnité classique *no cure no pay* de l'article 13, la rémunération SCOPIC est payée exclusivement par l'armateur, assuré par son club P & I responsable en droit des dommages par pollution. Ceci montre que même si la SCOPIC se détache du critère du dommage à l'environnement, elle reste néanmoins une indemnité censée encourager l'assistant à participer aux opérations de dépollution.

La rémunération SCOPIC de l'assistant est équivalente à la somme de ses dépenses selon les tarifs et taux de l'Appendix A, le tout majoré d'un taux

¹²³ Voir annexe IV.

forfaitaire de 25%. Cependant, le réel montant payable par l'armateur ou souvent son Club P & I est la différence entre cette rémunération SCOPIC et l'indemnité classique de l'article 13.¹²⁴ Par exemple, si le montant sous l'article 13 est équivalent à 2 millions de dollars et que les dépenses sous la SCOPIC sont équivalentes à 2.5 millions de dollars, l'assistant recevra 2 millions de dollars des assureurs Corps et intérêts cargaison, et les 0.5 millions de l'armateur ou son Club P & I. Ainsi une juste distinction des types de dépenses est faite entre les différents intérêts en jeu, étant donné que l'indemnité de l'article 13 est censée couvrir les frais de préservation du navire et sa marchandise, alors que la compensation spéciale prend plutôt en charge les frais de limitation/prévention de dommages à l'environnement.

La clause 6 de la SCOPIC stipule aussi que la compensation SCOPIC n'est payable par l'armateur si et seulement si elle excède le montant de l'indemnité classique, c'est-à-dire que dans le cas où le montant l'indemnité classique venait à dépasser le montant de la rémunération SCOPIC, cette dernière n'est plus due.

Pour s'assurer de l'effectivité et de la juste répartition des dépenses respectives, les assureurs Corps et intérêts cargaison ont eux aussi la possibilité de nommer chacun un *Special Representative*,¹²⁵ chargé d'observer et de rapporter le déroulement de l'opération. Ce système vient donc équilibrer les intérêts entre les différents assureurs. Nous verrons par la suite (*infra*. 41) que ce principe de distinction des dépenses est parfois mal compris voire négligé par les juges.

37. - Le Code of Practice. Tout d'abord, il faut souligner que ce document n'exerce aucune contrainte juridique sur les parties au contrat d'assistance (Clause 12) et n'est qu'un « *gentlemen agreement* »¹²⁶, autrement dit un accord tacite censé limiter les abus et promouvoir une pratique de bonne foi entre les intéressés. Il existe deux versions de ce Code, l'une entre l'*International Group of P & I* et l'ISU, et l'autre entre les *London Property Underwriters et l'International Group of P & I*.¹²⁷ Selon le directeur

¹²⁴ Pour mieux comprendre le montant total de la SCOPIC et le paiement dû, il est utile d'étudier un exemple de calcul SCOPIC. Voir annexe VII.

¹²⁵ À différencier avec le *Special Casualty Representative* nommé par le Club P & I de l'armateur.

¹²⁶ Page 23, Dorothea Ioannou, *P & I Consideration on SCOPIC Salvage*, American P & I.

¹²⁷ Voir Annexe III.

de l'ISU, les rédacteurs de la SCOPIC, ont adjoint ce document pour essayer de limiter les litiges autour de la nouvelle compensation spéciale et promouvoir la célérité de l'opération d'assistance.

En effet, le Code stipule à l'avance plusieurs pratiques à promouvoir parmi les assureurs et les assistants. Sous ce code, le club P & I est requis de notifier à l'assistant si l'armateur assisté est couvert pour la SCOPIC (Clause 3).

Dans le cas où une autorité portuaire ou une autre autorité compétente exigerait une garantie afin de permettre au navire assisté d'entrer dans un port de refuge ou un autre lieu de sécurité, les clubs P & I envisageront l'avance d'une telle sécurité (Clause 5). Cette clause est venue résoudre un problème particulier qu'ont rencontré les navires cherchant refuge, qui par le passé n'ont pu accéder à une zone de refuge sans l'avance d'une garantie aux autorités portuaires, notamment quand un risque de pollution des côtes est présent (*Supra.* 10). Le document détaille aussi les raisons pour lesquelles le Club P & I peut refuser à l'armateur assisté le paiement de la compensation SCOPIC, comme le non-paiement des appels de fonds ou la violation des règles de garanties liées au pavillon ou certificat de classification (Clause 4).

Chapitre 3 : La SCOPIC, une alternative satisfaisante pour les deux parties au contrat d'assistance

38. - L'éventuelle réforme du régime de l'indemnité d'assistance.

Entre les années 2007 et 2008, des représentants de l'ISU, *L'International Chamber of Shipping*, *l'International Group of P & I* et les *London Property Underwriters* se sont réunis à plusieurs reprises pour réformer d'une manière radicale la Convention du 28 Avril 1989 et en conséquent le régime de l'indemnité d'assistance.

Les professionnels de l'assistance avançaient que la première obligation de l'assistant était le sauvetage du navire et des biens, alors que la protection de l'armateur ou de son assureur contre de potentielles actions en réparation de dommages à l'environnement était un service sujet à une rémunération distincte. Pour l'ISU, si les efforts de l'assistant devaient être dirigés vers un tel but, une indemnité calculée en fonction du critère environnemental devrait être accordée à ce dernier. Ce n'est autre que le concept de *Liability Salvage*. Si un accord a été trouvé entre les *London Property Underwriters* et l'ISU, l'ICS et *l'International Group* ont refusé tout changement.

L'ISU s'est donc dirigée vers le CMI et a proposé une réforme de la convention de 1989 et plus particulièrement de son article 14. Leur demande a été acceptée et le CMI a établi L'International Working Group pour travailler sur le sujet et procéder à un questionnaire adressé à 56 associations de droit maritime de nationalité différente. Le résultat de ce questionnaire a été présenté à une conférence finale se tenant à Pékin en octobre 2012.

39. - Les arguments de l'ISU¹²⁸. Dans cette conférence l'ambition des assistants était de remplacer l'indemnité spéciale de la Convention par un régime d'indemnité fondé exclusivement sur l'assistance à l'environnement, applicable une fois la menace de pollution caractérisée et sans nécessiter un résultat utile. Le président a présenté plusieurs arguments dans l'espoir de convaincre les Clubs P & I d'adhérer à cette réforme :

¹²⁸ Sur ce point, nous reprenons la position du président de l'ISU et son discours durant la Conférence De Pékin de 2012, résumé par Archie Bishop, dans *The Development of Environmental Salvage*, ISU website, www.marine-Salvage.com.

1- Il avance d'abord qu'il est avéré que le présent régime prene effectivement compte des efforts de l'assistant dans la prévention des dommages à l'environnement via les stipulations de l'article 13.1 (b) de la Convention du 28 Avril 1989. Cependant, les assistants n'ont pu bénéficier pleinement de cet article quand le navire et les biens sauvés sont de faible valeur. Il ajoute aussi que dans la plupart des cas où le dommage à l'environnement est caractérisé, la valeur des biens sauvés est faible par rapport aux efforts investis par l'assistant pour limiter le dommage à l'environnement.

2- Pour le président, il est vrai que la SCOPIC a nettement amélioré la situation décrite ci-dessus, mais l'option reste une méthode de compensation et non une méthode de rémunération à proprement dite. Selon l'ISU, l'activité d'assistant ne serait plus rentable, si ses revenus étaient exclusivement limités à l'article 14 ou la compensation SCOPIC. Selon l'ISU, la SCOPIC n'est applicable que pour les cas LOF et ne représente que 25% de ces derniers. Parmi ces cas, l'assistant ne reçoit que le minimum c'est-à-dire, un forfait limité à 25% des dépenses.

Dans 50% des cas LOF, la valeur du bien devenait considérable, mais l'effet de la compensation était amoindri par un *discount (Infra.33)*, ce qui dissuadait les assistants de recourir à l'option SCOPIC.

3- Les assistants permettent à l'armateur et éventuellement à son Assureur P&I d'échapper à de lourdes actions en réparations, en prévenant et limitant les dommages à l'environnement. Toutefois, ils ne sont pas récompensés à juste titre.

4- Alors que la compensation SCOPIC ou celle de l'article 14, n'est effectivement payable par l'armateur ou son assureur RC que dans les cas où elle excède l'indemnité classique de l'article 13 payée par les assureurs corps et intérêts cargaisons. L'indemnité classique de l'article 13, qui inclut entre autres les efforts de l'assistant dans les opérations de limitation/prévention de pollution, est payée concurremment entre armateurs, assureurs Corps et intérêts cargaisons sans opérer de distinction entre les différents types de dépenses et responsabilités respectives. Pour le président de l'ISU, la

couverture de ce type de dépenses devrait être supporté exclusivement par l'assureur en responsabilité civile de l'armateur.

40. - Le nouveau régime proposé. Cette nouvelle indemnité, payable uniquement par l'armateur ou éventuellement son Club P&I, aurait été déterminée par les mêmes critères du régime de l'article 13 qui sont : « *l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, l'étendue du succès obtenu par l'assistant, la nature et l'importance du danger, l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines, le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants, le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel, la promptitude des services rendus, la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance, l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.* » Le seul changement aurait concerné le premier critère, « *la valeur du bien sauvé* », remplacé par « *l'étendue de la prévention ou de la limitation du dommage à l'environnement par l'assistant* »¹²⁹, ainsi que les « *les bénéfices y résultant* », c'est-à-dire le bénéfice conféré par l'assistant à l'armateur ayant évité une action en réparation du dommage à l'environnement. En créant ce régime indépendant pour la limitation/prévention des dommages à l'environnement, une telle réforme parviendrait donc à faire revivre le concept de *Liability Salvage* « mort-né » pendant les négociations de la Convention du 28 avril 1989 (*Supra.17*).

Au même moment il avait été prévu de réformer aussi le régime de l'article 13, de sorte à ce que l'indemnité payée par l'assureur corps ne prenne plus en compte de « *l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement* ».¹³⁰ Ainsi les responsabilités et intérêts des assureurs Corps et assureurs RC seraient complètement séparés dans deux régimes distincts.

D'autre part, ce système garderait aussi le principe de *safety net* de l'article 14 et l'assistant aurait droit à cette indemnité peu importe le succès

¹²⁹ Article 13 de la Convention de Londres du 28 avril 1989.

¹³⁰ Page 9, *ENVIRONMENTAL SALVAGE – Plus ça change... ?* par Charles B. Anderson, SKULD NORTH AMERICA, NEW YORK - Colin de la Rue, INCE & CO LLP, London.

de l'opération de dépollution. En effet, l'assistant aurait droit à l'indemnité environnementale sans justifier quelconque résultat utile dans sa prévention des dommages et le montant de cette dernière ne sera pas limité aux dépenses engagées comme dans l'article 14.1.

Via ce système, l'assistant aurait donc droit aux deux plus grands avantages des deux régimes, d'une part une rémunération indépendante d'un résultat utile, c'est-à-dire *un filet de sécurité*, et d'autre part une évaluation distincte de l'indemnité d'assistance en fonction des bénéfices résultant de son implication. De telles propositions ont bien sûr été mal accueillies par les Clubs P & I. En conséquence, l'International Group of P & I n'a donc pas adhéré à cette réforme et ceci pour diverses raisons évidentes¹³¹:

Section 1 : L'efficacité avérée de la SCOPIC

41. – Pour l'*International Group of P & I*, il n'est pas nécessaire de recourir à un nouveau régime d'indemnité car le régime proposé par l'ISU serait incertain et complexe à mettre en œuvre **(A)** alors que la présente réforme du contrat LOF introduisant le système SCOPIC a prouvé sa prévisibilité **(B)**.

A- L'impraticabilité d'une nouvelle réforme fondée sur le critère environnemental :

Une quantification du dommage complexe à mettre en œuvre. Comme on l'a vu dans toute la première partie, l'étendue des dommages aux fonds marins et aux côtes n'est pas facilement quantifiable. Dans l'évaluation du dommage à l'environnement, plusieurs facteurs tout aussi incertains que discutables doivent être pris en compte.

Tout d'abord, il s'agit de mesurer l'impact de la pollution marine en question sur l'écosystème, la fertilité de ses espèces, ainsi que sa diversité.¹³² Il faudra donc préliminairement détecter avec précisions les limites de cette pollution géographiquement, qui n'est pas chose facile et requiert l'emploi de moyens sophistiqués tels que des satellites et des prises de photo aériennes

¹³¹ Ici, nous reprenons la position des Club P & I exprimée par Charles B. Anderson de SKULD NORTH AMERICA, dans *ENVIRONMENTAL SALVAGE – Plus ça change... ?*

¹³² Voir *Effects of Oil Spills*, IITOPF Ltd sur [HTTP://www.itopf.com/marine-spills/effect/](http://www.itopf.com/marine-spills/effect/).

etc. Cette première étape va requérir sans doute l'investissement et la coopération de l'État côtier. Ensuite, il faudra quantifier cet impact, en comparant l'Etat des fonds marins dont il est question avant et après la catastrophe. Un tel exercice, nécessite des mois d'études, si ce n'est des années par des experts en la matière. Au final, l'exercice le plus rigoureux est de convertir l'étendue de ces dommages en une somme monétaire, censée réparer le préjudice subi.

Dans la plupart des cas, un manque à gagner est aussi à prendre en compte, notamment pour les zones de pêches et plages touristiques. Ce qui complique encore plus la tâche. Tous ces éléments sont bien évidemment très difficiles à quantifier mathématiquement, mais seront aussi soumis à des expertises contradictoires et une appréciation discrétionnaire du juge. À toutes ces étapes, ce nouveau régime sera sans doute complexe à mettre en œuvre et assez litigieux.

Un paiement problématique et le FIPOL. Concernant ce point, le CMI rapporte que la position de l'ISU se résumait au paiement des « mesures préventives » de l'assistant ayant permis à l'armateur d'échapper à de potentielles actions en réparation, par Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et aligné sur le régime la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1992) et de la Convention internationale de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Selon l'ISU, si ce régime permet à l'armateur et son assureur P & I de constituer un fonds de limitation pour pollution et d'éventuelles indemnisations par les FIPOL dans les cas où le dommage venait à dépasser ce fonds, il devrait aussi pouvoir inclure le paiement de ces « mesures préventives » de l'assistant¹³³. Selon Charles B.Anderson¹³⁴, les pratiques du FIPOL par le passé ne semblent pas permettre une telle indemnisation. Pour lui, les frais d'assistance ne sont généralement pas

¹³³ Page 29-30, Report of the CMI International Working Group of Review of the Salvage Convention, 1 Mai 2012.

¹³⁴ Charles B. Anderson enseigne le contentieux maritime à la faculté de droit de Columbia University aux Etats-Unis, mais c'est aussi le vice président de SKULD NORTH AMERICA, un des Clubs P & I les plus importants de l'industrie.

admis sous le régime international d'indemnisation des pollutions par hydrocarbures.

Dans ses arguments, il rappelle plusieurs cas, comme l'*Aegan Sea* et le *Baer*, à l'occasion desquelles, les Clubs P & I avaient déjà avancé que les frais de l'indemnité spéciale de l'article 14 étaient exclusivement liés à la prévention des pollutions et que le FIPOL devrait contribuer à leur paiement. Le FIPOL a refusé cette approche concluant que l'indemnité spéciale n'était qu'un *filet de sécurité* conféré à l'assistant dans le cas où l'indemnité classique ne couvrirait pas les dépenses qu'il avait engagées et non une indemnité exclusivement liée à une opération de dépollution.¹³⁵

Il fait aussi référence à l'affaire du navire *Patmos*, où les juges italiens ont refusé les prétentions des intérêts cargaisons pour le remboursement via les FIPOL, des frais d'une opération d'assistance à un pétrolier, ayant permis la limitation du dommage à l'environnement. Pour les juges, l'opération de dépollution était accessoire au sauvetage du navire. Il semblerait donc qu'une demande d'indemnisation n'est admissible par le FIPOL, que si les frais étaient exclusivement liés à la lutte contre la pollution. Dans la plupart de cas, la prévention de la pollution est certes une obligation de l'assistant mais n'est pas le seul et premier objectif de l'opération d'assistance.¹³⁶

Il faut surtout souligner que ce sont les États qui contribuent principalement au FIPOL, un consentement de leur part sur cette réforme n'est pas une tâche facile et requiert de longues négociations entre eux et d'autres intéressés. Pour rappel, les négociations de la Convention de Londres du 28 Avril 1989, ont impliqué plus de 300 participants et les négociations ont été conduites en 9 langues différentes entre 68 des 131 Etats membres de l'OMI, avec la présence de 19 Organisations Non Gouvernementales et autres associations intergouvernementales (*Supra.17*). Ces négociations ont commencé en 1981 et se sont terminées 8 ans plus tard à Londres. Le risque que le texte ne soit jamais adopté, était présent durant toute cette période.

¹³⁵ Page 13, Charles B.Anderson, SKULD NORTH AMERICA, ENVIRONMENTAL SALVAGE – Plus ca change...?

¹³⁶ Page 12, *Ibid.*

B- Un système SCOPIC dérogatoire et prévisible :

La SCOPIC n'a certes été invoquée en moyenne que dans 25% des cas LOF mais cela s'explique par le fait que la plupart des navires assistés sont de faible valeur et ne signifie surtout pas que la clause est impopulaire. La clause a été confectionnée avec un mécanisme de *discount*, dans le but même d'éviter une utilisation abusive de celle-ci et n'a jamais été conçue pour être un système d'utilisation courant, mais simplement une dérogation à la règle i.e., *un filet de sécurité*. Parmi ces 25% des cas LOF où elle a été invoquée, i.e. 74 cas SCOPIC, les litiges autour de la clause ne sont qu'au nombre de 9 depuis sa création et aucun depuis 2008.¹³⁷ Cette méthode de compensation a donc le mérite d'être hautement prévisible et peu litigieuse pour les parties au contrat d'assistance.

Pour l'ISU, la SCOPIC ne fait que compenser les dépenses de l'assistant. Toutefois, par l'intermédiaire de son Appendix A, l'option fixe des tarifs incluant un élément de profit pour les matériels utilisés et la rémunération du personnel employé.

Nous venons de voir aussi que la SCOPIC permet de prévoir à l'avance le montant de la compensation, épargnant ainsi à l'assistant une étude comptable et l'examen de ces comptes. Nous verrons aussi par la suite que ses tarifs sont sujets à des révisions périodiques.

Du propre aveu du secrétaire général de l'ISU, la relation avec l'International Group of P & I s'est fortement détériorée suite aux négociations de la Conférence de Pékin de 2012. Au même moment, L'ISU a connu entre les années 2012 et 2014, une baisse considérable des revenus LOF et un fort revenu découlant des relèvements d'épave. L'intérêt des assistants est donc de réformer le système d'indemnisation pour ce genre d'opération. Et pour cela, un rapprochement avec les assureurs était nécessaire. Pour toutes ces raisons, et en particulier l'efficacité de la SCOPIC, l'ambition d'une nouvelle réforme a été abandonnée. Nous verrons maintenant que contrairement à une convention internationale, la réforme du contrat type et de son option SCOPIC est chose aisée et ne nécessite que

¹³⁷ A l'exception de l'affaire du navire ATHENA, Chiffres de l'ISU, Archie Bishop, *The Mystery of the SCOPIC unraveled*. www.marine-salvage.com.

des discussions et accords entre l'ISU, *l'International Group of P & I* et dans certains cas les *London Property Underwriters*.

Section 2 : Un système SCOPIC aisément réformable

42. – Un système de réforme souple et des révisions tarifaires régulières. À ses débuts, la SCOPIC a nécessité une série de tests qui ont duré deux ans, avant d'être introduite en août 1999. Un an après, l'ISU et l'International Group of P & I, et l'International Chamber of Shipping, se sont réunis pour modifier quelques points sur cette toute première version dite SCOPIC 2000. À la date de son introduction, l'utilisation du contrat LOF a connu une hausse considérable.

Depuis sa mise en place, le nouveau système de compensation a connu au total six révisions majeures. Suite à la SCOPIC 2000, une seconde version dite SCOPIC 2005 était introduite le 1 août 2005. Ensuite, les tarifs de l'Appendix A ont été modifiés à quatre reprises. La toute dernière révision tarifaire est intervenue dans une SCOPIC 2017.¹³⁸ Depuis la version de 2011, il a été convenu que les tarifs devraient être révisés tous les 3 ans.

La toute dernière version qu'est la SCOPIC 2018, n'entrera en vigueur qu'à la fin du mois d'août.¹³⁹ Mais l'ISU et le directeur de *SMIT Salvage* nous ont déjà éclairés sur les différentes nouveautés qui vont être introduites¹⁴⁰. Selon eux, il apparaît que les seuls problèmes actuels de la SCOPIC, sont autour du droit de retrait accordé à l'assistant. Conformément à la Clause 4 de l'option, l'assistant ne peut se retirer de la clause que si l'armateur omet de lui fournir la garantie initiale de paiement. Cependant, cette garantie peut être réévaluée à la hausse et une autre clause 9 (i) permet aussi à l'assistant de se retirer du calcul SCOPIC dans le cas où elle n'a pas été fournie par l'armateur « *Si le coût total de ses services jusqu'à présent et **les services qui seront nécessaires pour accomplir ses obligations ci-dessous à la propriété** (calculé au moyen du taux tarifaire, mais avant le bonus conféré par la sous-clause 5 (iii) de ceci) excédera la somme de: (a) la valeur de la propriété capable d'être préservée; et (b) Toutes les sommes auxquelles il*

¹³⁸ Page 10, Archie Bishop, dans *The Development of Environmental Salvage*, www.marine-salvage.com

¹³⁹ Voir Annexe II SCOPIC 2018.

¹⁴⁰ Entretien avec le secrétaire générale de l'ISU Mark Hoddinot et le directeur de SMIT salvage Mr. Roger Evans. Enregistrement audio n°3.

*aura droit selon la compensation SCOPIC »¹⁴¹. Le problème est qu'il est très difficile pour le *Salvage Master*, d'estimer à l'avance les services nécessaires pour accomplir sa mission, étant donné que des complications peuvent survenir en cours d'opérations et d'autres moyens peuvent être nécessaires.*

Sous la nouvelle version, cette condition de la Clause 9 (i) sera donc supprimée et remplacée par une nouvelle clause 4 (ii) lui permettant de se retirer de la SCOPIC « *Si les propriétaires du navire ne fournissent pas la Sécurité réévaluée à la hausse dans 2 jours à partir de l'accord des parties ou décision de l'arbitre. L'assistant pourra donc se retirer de la SCOPIC et de sa propre volonté en notifiant aux propriétaires du navire. L'assistant sera dans ce cas ayant droit au paiement de toute la Compensation SCOPIC due jusqu'à la date de ce retrait. L'évaluation de la Compensation intégrera toutes les sommes d'argent dues sous les taux tarifaires exposés dans l'Annexe A.* »¹⁴² Cette solution est donc plus simple et permettra à l'assistant de jouir de son droit de retrait pleinement, tout en étant rémunéré pour les services qu'il a déjà rendus. L'autre option de retrait pour une garantie initiale non fournie, a également été conservée dans une Clause 4 (i).

¹⁴¹ "The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of: (a) The value of the property capable of being salvaged; and (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration" Traduction libre de la Clause 9 de la SCOPIC 2017.

¹⁴² "If the owners of the vessel do not provide the Increased Security within 2 working days of the date upon which the reasonable sum for such Increased Security has been agreed between the Contractor and the owners of the vessel or has otherwise been determined by the Arbitrator, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to terminate the services under both the SCOPIC clause and the Main Agreement. The Contractor will in that event be entitled to payment of all SCOPIC remuneration due up to and including the date of such termination. The assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including a reasonable time for demobilisation after the date of such termination." Clause 4 (ii) de la SCOPIC 2018, Voir Annexe II.

Titre 2 : La SCOPIC devant le juge, une portée nuancée pour les assureurs

Nous venons de voir point par point, comment la SCOPIC, enclenche, sécurise, contrôle et régule le paiement de l'indemnité d'assistance. Ce haut niveau de prévisibilité a nécessité une succession de réformes (*Supra* 42). La dernière version de la SCOPIC entrera en vigueur vers la fin du mois d'août 2018 et n'a cessé de perfectionner la mise en œuvre de ses clauses. Pour atteindre ce standard d'efficacité, le système SCOPIC a dû se sophistiquer au point de devenir complexe aux yeux d'un *Claim Handler P & I*¹⁴³ peu expérimenté en la matière.¹⁴⁴ Cette complexité s'est aussi manifestée à l'occasion de son application devant les juges de Cassation dans l'affaire du navire *ATHENA BOURBON* (**Chapitre 1**). Si cette décision a été vivement critiquée, elle a néanmoins mis en évidence la portée nuancée de la SCOPIC et a tout de même eu le mérite de confirmer son rôle de *filet de sécurité* moderne (**Chapitre 2**).

¹⁴³ Gestionnaire en Assurance Responsabilité Civile.

¹⁴⁴ Interview avec le directeur de l'ISU n°1, enregistrement audio numéro 3.

Chapitre 1 : L'affaire du navire *ATHENA BOURBON*, deux approches conflictuelles et une mise en évidence de la portée nuancée de la Clause SCOPIC

43. - Présentation Générale et faits. Dans un arrêt du 14 Juin 2016, la Cour de Cassation pose la question, jusque-là inédite, de déterminer si une partie des dépenses d'assistance engagées pour préserver le navire, en application de la clause SCOPIC, peut être prise en charge par l'assureur corps du navire, qui exclue lui-même dans sa police française toute garantie couvrant les dommages à l'environnement et les frais exposés pour les prévenir.

Dans les faits, le 26 juin 2007, le navire Athéna, navire d'assistance de plateforme de forage pétrolière, appartenant à la société Bourbon Offshore, subit un envahissement du compartiment machine non loin des côtes Congolaises et demande un remorquage en urgence. L'entrée du port de Pointe Noire lui étant refusée, le navire chavire ensuite dans la rade pour se poser sur le lit de la mer à douze mètres de profondeur.

L'amateur fait ensuite appel à la société *Smit Salvage BV* pour lui porter assistance dans le cadre d'un contrat *Lloyd Open Form* conclu sur la règle traditionnelle « no cure no pay », y insérant une clause SCOPIC. Le 3 Juillet, *The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association*, le club d'affiliation de la société Bourbon, couvrant les risques liés à l'exploitation du navire, les dommages de pollution en mer et les frais de retirement d'épave, fournit une garantie de paiement d'une indemnité de 3 000 000 USD à l'assistant, qui avait invoqué initialement la clause SCOPIC.

Suite à cela, le 4 septembre 2007, sous la demande de son Club P&I, l'armateur dénonce la clause SCOPIC. Le lendemain de la dénonciation de la clause SCOPIC et en raison de l'absence de tout résultat utile, l'assistant se presse d'arrêter l'opération d'assistance.

Le 13 septembre 2007, la société Bourbon notifie le délaissement du navire à la société *Allianz Global Corporation & Speciality SE*, assureurs corps du navire Bourbon. Ces derniers le refusent et proposent le règlement

de l'indemnité due en cas de perte totale, équivalente à la valeur agréée du navire, somme payée au mois d'octobre 2007.

Au même moment, Le Club P&I finance le retirement de l'épave opérée par *SMIT*, au cours de l'année 2009. L'assistant a obtenu de la société *Shipowners* une garantie supplémentaire de 6 000 000 USD le 28 décembre 2007, et plusieurs paiements correspondant aux efforts fournis et équipements spéciaux employés pour éliminer la menace de pollution.

The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association, subrogé dans les droits de la société Bourbon et soutenant que la part des frais engagés pour préserver le navire au cours des opérations d'assistance devait être prise en charge par les assureurs corps¹⁴⁵, a assigné ces derniers en paiement de ces dépenses et de la rémunération du "spécial casualty representative" (SCR) ou commissaire répartiteur¹⁴⁶ désigné pour suivre les opérations d'assistance. Par un jugement du 8 mars 2012, le Tribunal de commerce de Paris, déboute la société *The Shipowners* de l'ensemble de ses demandes aussi bien pécuniaires que celles relatives à la nomination d'un expert. La mutuelle interjette alors un appel le 27 mars 2012.

Ses prétentions étant été rejetées en appel, le Club se pourvoit en Cassation, et avance les arguments suivants¹⁴⁷.

Section 1 - L'exclusion de la Garantie de la police d'assurance française et la distinction entre les deux types de dépenses litigieuses

44. - Il est avéré que la police d'assurance excluait la garantie pour les dommages à l'environnement et les frais exposés pour les prévenir¹⁴⁸, mais elle couvrait en revanche les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter la conséquence,

¹⁴⁵ Société Allianz Global Corporation & Speciality SE ; et autres, défendeur du pourvoi en Cassation.

¹⁴⁶ Le Commissaire répartiteur M. Aggesbury.

¹⁴⁷ Le cinquième et dernier moyen du demandeur au sujet du SCR ne sera pas abordé, vu qu'il n'aborde pas en détails la question de la distinction entre les deux types d'opérations.

¹⁴⁸ « Est ainsi exclue de la garantie « l'indemnité spéciale » payable à l'assistant sous l'empire de l'article 14 de la convention internationale de 1989 sur l'assistance, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou en vertu de la clause SCOPIC ou de toute autre disposition de portée semblable. » - Clause n° 1.2.1 B, Exclusions Générales, Police d'assurance Française, voir Annexe VI.

sans réserver le cas où les mêmes dépenses auraient eu pour objectif en même temps de préserver le navire et de limiter le dommage à l'environnement.¹⁴⁹ Dans le cas présent, la majorité des dépenses de l'assistant résultait des efforts menés pour la préservation du navire.

45. - Éventuel « déni de justice¹⁵⁰ » et interdépendance entre les dépenses liées aux opérations de dépollution et celles ayant eu pour objectif de préserver le navire. S'agissant de la distinction faite entre ces deux types de dépenses, le Professeur P.Bonassies pense qu'en principe, les deux opérations d'assistance sont dépendantes l'une de l'autre, en revanche, dans la pratique, il appartient au commissaire répartiteur ou à l'expert de faire la distinction entre les frais correspondants à chaque opération.¹⁵¹

Le demandeur au pourvoi avance d'abord que la cour d'appel devait distinguer les frais encourus pour préserver le navire, de ceux encourus pour limiter les dommages à l'environnement, vu que les moyens et efforts employés par l'assistant n'avaient simultanément pas les mêmes objectifs, et ne relevaient donc pas des exclusions de la police d'assurance corps du navire, ouvrant donc bien droit à remboursement des frais encourus pour préserver le navire.

Le club ajoute ensuite dans un second point, que le rapport de M.Aggersbury, commissaire répartiteur, permettait effectivement de distinguer ces deux types de dépenses, et que les juges du fond en appel avait refusé d'évaluer le droit à la garantie, ce qui pour le Professeur P.Bonassies se résume à un déni de justice, violant ainsi l'article 4 du Code Civil.

Selon le Professeur P.Bonassies, agissant ici comme consultant juridique spécial, la Cour de Cassation a refusé de se prononcer sur ce point, et a accepté la position des juges du fond qui considère que le temps était passé depuis le sinistre pour faire la distinction... Selon lui, c'est un

¹⁴⁹« Néanmoins, cette exclusion ne s'étend pas aux frais exposés pour l'assistance et le sauvetage du navire assuré lorsque les compétences et efforts du sauveteur dans la prévention ou la minimisation des dommages à l'environnement ont été pris en compte » Voir Clause n° 1.2.1 B, Exclusions Générales de la police d'assurances Corps et Machines, Annexe VI.

¹⁵⁰ Position exclusivement soutenue par le Professeur P.Bonassies, Enregistrement Audio numéro 2.

¹⁵¹ Entretien avec le Prof. Pierre Bonassies, Enregistrement Audio Numéro 2.

« véritable déni de justice » et les avocats du demandeur étaient conscients de ce point particulier et ne l'ont volontairement pas assez développé, craignant que les juges de cassation le considèrent aussi comme un élément de fond « dépassé »¹⁵². Il n'est pas certain qu'il s'agit ici d'un « véritable déni de justice », mais il est tout de même avéré qu'une appréciation erronée des faits a éventuellement conduit à une dénaturation du contrat d'assistance¹⁵³ (*Infra.41*).

Section 2 - Une interprétation de la Cour de Cassation, mettant en évidence la portée nuancée de la SCOPIC pour les assureurs

46. - La Convention comme fil directeur, et une approche problématique pour les assureurs. Dans une position assez cartésienne, et fidèle à la Convention de 1989, la Cour de Cassation a retenu que « cette clause (SCOPIC), nonobstant la possibilité offerte à l'assistant d'invoquer son application même en l'absence d'une menace caractérisée de dommage à l'environnement, a une portée semblable à celle de l'article 14 de la Convention internationale, en ce qu'elle permet d'allouer à l'assistant, même en l'absence de résultat utile, une indemnité qui couvre l'ensemble des dépenses engagées sans opérer de distinction entre celles engagées pour sauver le navire et celles engagées pour éviter un dommage à l'environnement »¹⁵⁴.

Dans cette décision, l'approche pragmatique des juges de cassation, a tout d'abord conduit à assimiler les dépenses liées à la préservation du navire aux dépenses liées à la prévention du dommage à l'environnement. Malheureusement, cette logique exclut la responsabilité de l'assureur corps, mais fait supporter à l'assureur Responsabilité Civile le montant total de l'indemnité, correspondant à la préservation du Navire. Or, dans cet arrêt, les dépenses en question sont en majorité dues à l'opération menée pour préserver le navire.¹⁵⁵ Il est donc tout à fait naturel de penser que ces sommes

¹⁵²Expression utilisée par le Prof P.Bonassies, Enregistrement Audio Numéro 2.

¹⁵³ Observations de l'encadreur du mémoire Maître Christophe THELCDIE.

¹⁵⁴ Attendu de l'arrêt de la Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 14 juin 2016, 14-28.966.

¹⁵⁵ « d'une part, à 3 116 782,66 USD (+ 42 161,67 euros) pour la catégorie « prévention de la pollution » et, d'autre part, à 6 391 757,36 USD (+ 86 463,25 euros) pour la catégorie « dépenses raisonnables pour préserver le navire » 3^{ème} moyen des appelants s'appuyant sur le rapport du commissaire répartiteur M.Aggesbury.

devraient être plutôt supportées par l'assureur corps, ou du moins en partie après examen du rapport du commissaire et la distinction entre les frais respectifs.

Il est vrai que l'ancienne indemnité spéciale prenait en compte toutes les dépenses du début de l'opération jusqu'à sa fin et sans distinction. Par contre, il n'est pas tout à fait exact d'avancer que la SCOPIC a une portée semblable et n'opère aucune distinction entre les deux types de dépenses :

1 - Tout d'abord et contrairement à l'indemnité spéciale de l'article 14, le calcul de la SCOPIC commence au moment où l'assistant l'invoque, ainsi les dépenses avant cette invocation ne seront-elles pas prises en compte dans le montant final.

2 - La rémunération SCOPIC de l'assistant est équivalente à la somme de ses dépenses selon les tarifs et taux de l'Appendix A, le tout majoré d'un taux forfaitaire de 25%. Cependant, le réel montant payable par l'armateur ou souvent son Club P & I est la différence entre cette rémunération SCOPIC et l'indemnité classique de l'article 13 (*Supra* 36.). Pour plus de clarté on peut reprendre l'exemple étudié ci-dessus : si on suppose que les dépenses sous l'article 13 sont équivalentes à 2 millions de dollars et que les dépenses sous la SCOPIC sont équivalentes à 2.5 millions de dollars, l'assistant recevra 2 millions de dollars des assureurs Corps et intérêts cargaison, et les 0.5 millions de l'armateur ou son Club P & I. L'esprit de distinction n'est donc pas absent du calcul SCOPIC, le souci d'une juste répartition du paiement de l'indemnité d'assistance est même omniprésent dans les clauses.

Ensuite, on a vu aussi que la clause 6 de la SCOPIC stipule que le paiement de cette dernière n'est du exclusivement par l'armateur qu'au moment où l'indemnité classique venait à dépasser la rémunération SCOPIC et dans le cas où le montant de l'indemnité classique venait à dépasser le montant de la rémunération SCOPIC, cette dernière n'est plus due.

3 - Il est aussi utile de rappeler que ni le contrat LOF ni la SCOPIC n'interdisent expressément la distinction entre les deux types de dépenses. Au contraire, les clubs P&I ont voulu plus de transparence et de contrôle dans le calcul des dépenses, en introduisant le *Special Casualty Representative*

(*supra.* 32). Dans cette affaire, le rapport du SCR ou commissaire répartiteur a permis la distinction entre les deux types de dépenses *d'une part les 3 116 782,66 USD (+ 42 161,67 euros) pour la catégorie « prévention de la pollution » et, d'autre part les 6 391 757,36 USD (+ 86 463,25 euros) pour la catégorie « dépenses raisonnables pour préserver le navire »*. Malheureusement ces constatations n'ont pas été prises en compte. Concernant le paiement de ce SCR, on a vu que l'entente entre l'international group of P & I clubs et les assureurs Corps voulait que l'indemnisation du SCR soit partagée équitablement entre les deux, conformément au Code de Pratique adjoint à la SCOPIC (*Supra.36*). Certes ce code n'a aucune valeur juridique contraignante, mais il était regrettable de voir la totalité du paiement réglée par le Club P & I.¹⁵⁶

Il faut aussi souligner que les Assureurs Corps et les intérêts cargaisons ont eux aussi la possibilité d'envoyer chacun un *Special Representative* chargé sur place afin d'observer l'opération et de rapporter les informations recueillies à ces derniers. Tout ce mécanisme de contrôle est sans doute conçu pour s'assurer d'une effective et juste séparation/répartition des dépenses respectives, mais aussi un certain équilibre entre les intérêts en jeu (*supra.32*). D'autre part, la Convention du 28 avril 1989, ne fait qu'élargir les obligations de l'armateur ainsi que son club P & I, et lui impose le paiement exclusif d'une l'indemnité spéciale, calculée du début à la fin de l'opération, sans prévoir aucun mécanisme de contrôle et d'observation des dépenses autre que celui du juge (*supra.19*).

4 - L'usage et l'entente entre l'*International groupe of P & I clubs* et les assureurs Corps impose aussi que l'indemnisation du SCR soit partagée équitablement entre les deux. Si 50% du montant de celle-ci venait à excéder la valeur du bien sauvé, le paiement sera exclusivement supporté par le Club P & I. Si le partage des dépenses est prévu même dans la rémunération du SCR, il est difficile d'imaginer une application de la SCOPIC qui ne permet aucune distinction entre les deux types de dépenses principales (*Supra 35*).

¹⁵⁶ L'appelant ont avancé dans un cinquième moyen que « *les assureurs corps, étaient tenus de garantir la somme de 128 624,92 euros retenue par l'expert Aggersbury au titre des « coûts SCR » ; qu'en ne répondant pas à ce moyen la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile* ». Arrêt n° 572 du 14 juin 2016 (14-28.966) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique.

5 - Finalement, on a aussi vu que la SCOPIC prévoit minutieusement et distinctement les tarifs des équipements utilisés pour chaque mission dans l'Appendix A qui l'accompagne. Alors que sous l'indemnité spéciale 14, un tel niveau prévisibilité n'était même pas imaginable (*Supra*.36).

Si l'indemnité spéciale s'attache uniquement à rémunérer les assistants pour leurs efforts dans la prévention de la pollution. L'ambition de la SCOPIC, a été d'éviter l'ambiguïté derrière la notion de *risque de dommage à l'environnement*, tout en s'éloignant du droit de la Convention de 1989 et satisfaisant ainsi les pratiques et besoins des professionnels de l'Assistance Maritime, dont la valeur juridique n'est pas forcément inférieure à celle de la supplétive Convention de 1989.

47. - L'approche retenue par les juges dans le présent cas, met plutôt en silence les normes et pratiques du milieu de l'assistance maritime et des assureurs ayant abouti à ce complexe système SCOPIC, au profit de l'esprit et des stipulations de la Convention de 1989, qui ne sont que supplétives.¹⁵⁷ Cette affaire met donc en évidence deux théories qui s'affrontent et dont les portées sont totalement divergentes pour l'armateur et son assureur.¹⁵⁸

¹⁵⁷ L'article 6 de la convention de 1989 énonce que la Convention s'applique à tout contrat d'assistance « *sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement* »

¹⁵⁸ Page 2, *Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?* Prof. P.Delebecque, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime N°45 Hiver 2017/2018.

Chapitre 2 : La SCOPIC, un simple « *filet de sécurité* » de troisième génération¹⁵⁹

48. - Dans cette même affaire, les juges ont avancé que : «... l'indemnité spéciale (article 14 de la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance)... vise toutes les dépenses, sans distinguer celles engagées pour préserver le navire de celles engagées pour préserver l'environnement que la clause dite SCOPIC stipule qu'elle s'ajoute au contrat d'assistance « no cure no pay » et qu'elle substitue une méthode de calcul de l'indemnité spéciale à celle fixée par l'article 14 précitée».

Sur ce second point, l'interprétation pragmatique de la Cour, assimile la clause SCOPIC à un mode de calcul de substitution à l'indemnité de l'article 14 qui ne permet aucune distinction des dépenses, ignorant ainsi la volonté première des négociations entre P & I et ISU, qui est de créer une *safety net* indépendante de la Convention du 28 avril 1989. Le Professeur P. Delebecque, compare cette application de la SCOPIC à celle d'une clause Paramount qui renvoie simplement aux stipulations de la Convention de 1989, qui ne sont que supplétives.¹⁶⁰ Certes la Cour de Cassation n'est pas obligée de prendre en considération un accord entre deux organismes professionnels, mais la Convention du 28 avril de 1989 n'a qu'une valeur supplétive.

La SCOPIC reste avant tout une option incorporée au contrat initial LOF, qui ne s'applique qu'une fois invoquée¹⁶¹. Une fois incorporée, la SCOPIC élimine la possibilité de recourir à l'article 14 de la Convention de 1989. L'assistant et l'armateur ayant choisi d'incorporer la SCOPIC au contrat LOF, expriment ainsi leur volonté de se séparer définitivement des stipulations de l'article 13 et 14 de la Convention de du 28 Avril 1989.¹⁶²

Il est utile alors de se demander pourquoi la cour de cassation a choisi de revenir à la logique de l'article 14 dans son interprétation, alors que la

¹⁵⁹ La LOF 80 étant de première génération et l'indemnité spéciale de l'article 14 de seconde génération.

¹⁶⁰ *Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?* Prof. P. Delebecque, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime N°45 Hiver 2017/2018.

¹⁶¹ Page 2, Archie Bishop, *The mystery of the SCOPIC unraveled*.

¹⁶² Inversement, l'article 14 ne s'applique que si la SCOPIC n'a pas été incorporée initialement par les parties, ce qui n'est pas le cas dans les faits en question.

SCOPIE a déjà été incorporée et invoquée. D'une manière cartésienne¹⁶³ et dans un souci de clarté, la Cour de cassation a sans doute essayé de chercher la structure juridique commune derrière ces deux mécanismes, l'indemnité de l'article 14 et la SCOPIE. Les deux modes de rémunérations partagent un même objectif : aménager le principe *no cure no pay*, pour inciter l'assistant à participer aux opérations impliquant une menace à l'environnement.

Toutefois, cette approche est sujette à nuance et ces deux options qui semblent si liées d'un point de vue juridique et historique, ont des modes d'emplois divergents, qui répondent à d'autres besoins professionnels totalement différents et révolus, dans le monde de l'assistance maritime.

49. - L'indemnité de l'article 14, une nécessaire sécurité.

L'indemnité de l'article 14, a été initialement mise en place pour inciter les assistants à prendre part aux opérations complexes incluant un risque de pollution et pallier les lacunes de l'indemnité classique de l'article 13 fondée sur le principe dépassé « *no cure no pay* ». Cette indemnité spéciale permettait donc une sécurité de paiement, une « *safety net* » de seconde génération accordée aux assistants, indépendamment de la réussite ou non de l'opération d'assistance (*Supra*.17).

Cependant, l'article 14.1 pose aussi deux importantes questions d'interprétation : qu'entendre par les dépenses d' « opérations d'assistance » ? Et qu'entendre par "risque de dommage à l'environnement" ?

La première question qui semblait résolue par la définition de la Convention, reste difficile à déterminer, et à appliquer en pratique¹⁶⁴, il en est de même pour la deuxième. L'affaire du NAGAZAKI SPIRIT a mis à nu toutes ces difficultés liées à l'interprétation de l'article 14 et ses ambiguïtés (*Supra*. 25)¹⁶⁵. Cette indemnité était évaluée en grande partie par le juge, et son calcul nécessitait de fastidieux travaux comptables ainsi que l'examen des comptes de la société d'assistance.

¹⁶³ Expression utilisée par le Prof. P.Delebecque dans *Le Droit Maritime Français*, N° 21, 1er juin 2017, supplément.

¹⁶⁴ Notamment, la distinction entre les dépenses liées aux sauvetages du navire et de celles liées à la prévention des risques de pollution dans la présente décision.

¹⁶⁵ Voir Partie I - Section 2.

50. - La clause SCOPIC, une nécessaire souplesse. Née de cette même affaire¹⁶⁶, la SCOPIC quant à elle, a été confectionnée comme un mode de rémunération alternatif à l'indemnité classique de l'article 13, et pour un objectif différent que son prédécesseur: limiter l'ambiguïté de l'article 14 autour de la notion de « risque de dommage à l'environnement », dans le but d'éviter les litiges, et au cas échéant promouvoir leur célérité et réduire leurs coûts.¹⁶⁷ Si l'indemnité spéciale de l'article 14, a été utilisée uniquement pour inciter et récompenser les assistants dans leurs efforts en matière de limite/prévention de la pollution. En pratique, la SCOPIC est généralement utilisée quand la valeur du bien sauvé est faible, assurant ainsi aux assistants un montant forfaitaire juste et certain, indépendamment de l'existence d'un risque de pollution et de la réussite même de l'opération.¹⁶⁸

51. - La controverse derrière la notion de « menace de dommage à l'environnement », désormais résolue. En effet et contrairement à l'indemnité spéciale de l'article 14 qui n'est due que lorsque « *le navire menaçait de causer un dommage à l'environnement* »¹⁶⁹, la SCOPIC donne aux assistants la possibilité de l'invoquer dans toutes les opérations d'assistance, en toutes circonstances et en toutes zones géographiques¹⁷⁰. La SCOPIC permet donc d'éviter dans tous les scénarios possibles, les questions d'interprétation autour du risque de dommages à l'environnement et se séparent effectivement et définitivement de ce critère flou, qui par le passé a induit des pertes en temps et argent aux deux parties. En pratique et selon l'ISU¹⁷¹, la SCOPIC a été incorporée dans 30% des contrats LOF, au nombre de 324, et invoquée dans 24% de ces cas, équivalent à 78. En revanche, les litiges arbitraux liés à la SCOPIC ne sont qu'au nombre de 9 depuis son introduction en 1999, ce qui prouve une efficacité pratique

¹⁶⁶ Dans une même logique d'inciter les assistants à participer aux opérations d'assistance impliquant un risque de pollution, le souci de sécurité est toujours prégnant mais il n'est plus exclusif.

¹⁶⁷ Entretien avec le Directeur de L'ISU Monsieur Mark Hoddinott, Enregistrement Audio numéro 1.

¹⁶⁸ Interview n°1 et n°2 du directeur de l'ISU et le directeur de SMIT Salvage. Enregistrement Audio numéro 1 et numéro 3.

¹⁶⁹ D'autres conditions sont nécessaires et sont étudiées dans la partie traitant de l'indemnité spéciale.

¹⁷⁰ L'indemnité de l'article 14 se limitant aux zones côtières.

¹⁷¹ Entretien avec le Directeur de L'ISU Monsieur Mark Hodinott, Enregistrement Audio numéro 1.

avérée¹⁷² mais aussi une certaine prévisibilité, en comparaison avec son prédécesseur¹⁷³.

En contraste, la SCOPIC est largement plus utilisée que l'indemnité spéciale de l'article 14. Depuis, l'année 2000, année de mise en place de la première SCOPIC, le recours à l'indemnité de l'article 14 est extrêmement rare, ce mode de rémunération est considéré par la grande majorité des assistants maritimes comme obsolète.¹⁷⁴ Cet abandon, illustre bien la volonté des assistants de recourir à une indemnité spéciale¹⁷⁵ étrangère aux stipulations de la Convention de Londres du 28 Avril 1989.

Subsidiairement, et s'agissant des éventuels abus de la SCOPIC par les assistants, nous venons de voir que des mécanismes inédits ont aussi été prévus : d'une part « le discount » prévu pour le mode de calcul, si jamais le montant de l'indemnité classique de l'article 13 dépassait le montant de l'indemnisation SCOPIC, et d'autre part le droit accordé à l'armateur de se retirer de la clause à tout moment, sous réserve de consentement de l'État côtier, laissant ainsi à ce dernier le « privilège » de traiter à lui seul, la question d'évaluation du risque de dommage à l'environnement¹⁷⁶... Ces mécanismes ont prouvé leur efficacité, et ont maintes fois dissuadé l'assistant d'utiliser la SCOPIC dans chaque opération et sans l'existence d'aucune menace à l'environnement. Mais devant les juges de cassation, ce mécanisme a connu ses limites et l'assureur RC de l'armateur a dû payer une garantie de trois millions de dollars pour des dépenses de préservation du navire. Sous l'article 13, ces frais d'assistance auraient été couverts avec la participation de l'assureur Corps & Machines et proportionnellement aux dépenses respectives.¹⁷⁷

¹⁷² Archie Bishop, The mystery of the SCOPIC unraveled.

¹⁷³ En comparaison aux litiges arbitraux liés à la *Special Compensation* de l'article 14 ; ISU Annual Review 2016, tableau statistique et graphique page 10.

¹⁷⁴ ISU Statistics page 10, International Salvage Union Annual Review 2016.

¹⁷⁵ Une indemnité autre que celle accordée par l'article 13 de la Convention sous le principe *no cure no pay*.

¹⁷⁶ Archie Bishop, The mystery of the SCOPIC unraveled.

¹⁷⁷ Mais aussi les intérêts cargaison.

52. - Potentiel excès de pouvoir ? Si le déni de justice reste discutable, l'excès de pouvoir est avéré. Sur ce point, le Prof. P. Bonassies, avance que c'est « *le cas type où la Cour de Cassation a clairement dépassé ses compétences* », et n'avait ni à interpréter les clauses de la SCOPIC ni celles du contrat d'assurance ; Pour le Professeur, si la cour n'était pas d'accord avec l'interprétation de la Cour d'appel elle devait simplement censurer la décision, et dans le cas contraire elle devait d'abord avancer que les juges en appel n'avaient pas méconnu les stipulations de la Clause SCOPIC, pour confirmer ensuite la décision...¹⁷⁸ En effet, traditionnellement le juge commet un excès de pouvoir lorsque sa décision empiète sur les attributions du pouvoir législatif ou exécutif. Ce n'est évidemment pas le cas qui nous intéresse.¹⁷⁹ Mais il y a également excès de pouvoir lorsque le juge méconnaît une loi qui définit ses attributions.¹⁸⁰ Selon le Professeur Bonassies, c'est l'hypothèse à laquelle nous sommes confrontés dès lors que la Cour de cassation dans l'affaire du navire *ATHENA* a procédé à une interprétation de la clause SCOPIC et du contrat d'assurance.

Au final, et par cette approche pragmatique, la Cour de Cassation a en tout état de cause bien motivée sa décision en se référant aux normes internationales, même si elles ne sont que supplétives. En conséquence, la SCOPIC restera simplement une « *safety net* » de troisième génération¹⁸¹, répondant à des besoins découlant des difficultés d'interprétation de son prédécesseur, qui une fois incorporée au LOF élimine l'option de l'article 14, et surtout pas une indemnité exclusivement liée la pollution ; d'ailleurs une telle indemnité n'a jamais vu le jour¹⁸² (*Supra.42*).

53. – Une approche objective de l'application de la SCOPIC. Il est clair que la SCOPIC n'a jamais été conçue comme un contrat indépendant, mais simplement une option incorporée au contrat LOF. De ce fait, on ne peut vraiment parler d'une approche contractuelle de l'application de la SCOPIC, mais plutôt d'une interprétation objective prenant en compte les

¹⁷⁸ Enregistrement audio n°2.

¹⁷⁹ Il n'existe pas une loi au sens formel interdisant à la Cour de cassation de procéder à l'interprétation d'un contrat mais une règle séculaire issue de sa propre jurisprudence.

¹⁸⁰ Cour de cassation chambre réunies l'arrêt Lubert c Wancareghem du 2 février 1808 (Grands arrêts de la jurisprudence civile T2 n°160).

¹⁸¹ C'est-à-dire un mode de calcul de substitution à la « *safety net* » de seconde génération, qu'est l'indemnité de l'article 14.

¹⁸² La SCOPIC s'appliquant indépendamment du risque de dommage à l'environnement, voir Interview de Mark Hodinott, General Manager à l'ISU, Enregistrement Audio Numéro 1.

faits et les intérêts des assureurs. Il faut aussi souligner que le contrat LOF 2000,¹⁸³ ne reprend plus expressément les stipulations de l'article 13 et 14, et fait simplement référence à ces dernières,¹⁸⁴ ce qui montre une certaine volonté de se distancer davantage de la Convention du 28 Avril 1989. Malgré son efficacité, la SCOPIC ne prévoit pas la distinction entre les deux types de dépenses et les assureurs RC peuvent facilement se retrouver dans une situation où ils seront amenés à couvrir tous les frais de préservation du navire¹⁸⁵. Malheureusement, ce cas n'est pas un fait isolé, le directeur de l'ISU, se rappelle aussi d'une situation très similaire au Royaume-Uni, entre les assureurs RC et assureurs Corps & Machines¹⁸⁶. Les clubs P & I, en élaborant cette clause à la fin des années 1990, se sont-ils engagés dans le futur à garantir tous types de dépenses, même ceux censés préserver le navire et naturellement couverts par l'assureur Corps ou s'agit-il d'une simple omission de la part des juges ? Il faut aussi ajouter, que rien n'empêchait les juges de prendre en compte le rapport du commissaire répartiteur, distinguant les deux types de dépenses.¹⁸⁷

A l'avenir et par souci de célérité, il serait néanmoins intéressant d'avoir une interprétation de la SCOPIC faite d'une manière plus objective et indépendante d'un mode d'indemnité qui la précède, surtout quand il s'agit de la détermination des circonstances et des « triggers » de son application, évitant ainsi d'inutiles confusions autour de l'interminable débat sur « le risque de dommage à l'environnement » mais aussi subsidiairement, la question des délimitations même d'une opération d'assistance et ses dépenses respectives¹⁸⁸. Une telle approche de la clause, prendrait sans doute de la distance avec la supplétive Convention de 1989¹⁸⁹, mais inclura certainement les pratiques professionnelles du monde de l'Assistance

¹⁸³ Toute première version du contrat LOF introduisant la clause SCOPIC.

¹⁸⁴ Prof. P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime, 3^{ème} édition, 2016, Page 437.*

¹⁸⁵ Il est utile de rappeler que la SCOPIC n'interdit pas non plus une telle distinction, alors que sous la Convention du 28 avril 1989, la responsabilité de l'armateur et en conséquence son club P & I est élargie et le paiement de l'indemnité spéciale repose sur lui exclusivement.

¹⁸⁶ Interview directeur de l'ISU Mark Hoddinot et Roger Evans, enregistrement audio n°3.

¹⁸⁷ Voir obs. du Prof. P.Bonassies, *enregistrement audio n°3* et les commentaires du Prof. P.Delebecque dans *Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?*, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime N°45 Hiver 2017/2018.

¹⁸⁸ L'avis du directeur de l'ISU, est claire : la question de l'environnement et sa distinction est à éviter à tout prix et peut facilement porter les parties à confusion, les engageants ainsi dans de longues et coûteuses procédures d'arbitrages. Elle doit en aucun conditionner le paiement de la rémunération SCOPIC. Voir l'entretien audio n°1.

¹⁸⁹ *Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?* Prof. P.Delebecque, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime N°45 Hiver 2017/2018.

Maritime tout en équilibrant les intérêts entre assureurs, sans mettre à mal la série de négociations et tests qui ont abouti à la mise en place de la clause spéciale P & I. Il aurait été assez intéressant de contraster cette approche de la Cour de Cassation avec celle d'une Cour anglaise. Malheureusement et même si ce genre de problématique d'assurances n'est pas rare en pratique¹⁹⁰, aucune décision similaire sur le sujet n'a été prononcée par les juges anglais. Dans la plupart des cas, les assureurs ont sans doute régler ce problème de garantie à l'amiable en respectant le Code of Practice, ou au cas échéant devant un arbitre expérimenté du Lloyd's de Londres.¹⁹¹

¹⁹⁰ Interview directeur de l'ISU Mark Hoddinot et Roger Evans, enregistrement audio n°3.

¹⁹¹ *Ibid.*

CONCLUSION

Comme nous venons de le voir, le droit de l'indemnité d'assistance est un droit complexe, transversal et très évolutif. Face aux exigences environnementales, le rôle préventif de l'assistant a pris de d'ampleur aux yeux de l'*International Group of P & I clubs*. Pour l'ISU, un aménagement du principe *no cure no pay* était donc nécessaire pour encourager les efforts de l'assistant ayant limité ou prévenu la pollution. Ce changement s'est fait d'une manière progressive à travers trois grandes réformes, rythmées par des négociations entre Assureurs Corps, l'ISU et l'*International Group of P & I*. Toutefois, c'est cette dernière réforme introduisant l'option SCOPIC, qui manifeste le plus de popularité chez les parties aux contrats d'assistance. En effet, la SCOPIC a été utilisée en moyenne dans 30% des contrats LOF, et depuis sa conception, on ne peut recenser que 9 litiges autour de celle-ci.¹⁹² Sous cette « clause » et en contraste avec les précédentes réformes, le pouvoir discrétionnaire du juge est considérablement amoindri, offrant ainsi davantage de prévisibilité et de contrôle aux parties du contrat d'assistance. Il est donc clair que cette réforme du contrat LOF a bien rempli ses objectifs initiaux et a effectivement su répondre aux difficultés posées par la Convention du 28 Avril 1989 et son indemnité spéciale de l'article 14.

Toutefois, cette option n'est pas sans défaut et a dû subir un certain nombre de réformes pour atteindre progressivement le présent niveau d'efficacité. Il faut aussi ajouter, que l'assureur en Responsabilité Civile n'a pas su prévenir à l'avance le genre de problématiques rencontrées dans l'affaire de l'*ATHENA*. Même si cette décision a été vivement critiquée par la doctrine, les juges ont eu le mérite d'avoir appliqué la clause d'une manière pragmatique et fidèle aux stipulations de la Convention du 28 avril 1989.

¹⁹² Archie Bishop, *The Mystery of the SCOPIC unraveled*, ISU press.

Du côté des assistants et à entendre le directeur de l'ISU, la SCOPIC semble être totalement satisfaisante. En conséquent, l'organisation n'a plus l'ambition d'obtenir un nouveau régime d'indemnité fondé exclusivement sur l'assistance à l'environnement, du moins pour le moment...Il est aussi utile de rappeler que la relation entre l'*International Group of P & I Clubs* et l'ISU s'est fortement détériorée après la Conférence de Pékin. Pour les Clubs of P&I, les assistants ont fait preuve de gourmandise et n'ont pas su apprécier les acquis du passé. Le revenu total des assistants membres de l'ISU découlant des opérations d'assistance équivalait en 2012 à 250 millions d'USD (dont 1/3 des contrats LOF), alors que les revenus des opérations de relèvement d'épaves ont fournis un revenu de plus de 300 Millions d'USD¹⁹³. Avec les récentes baisses des revenus LOF et la montée considérable des revenus découlant des relèvements d'épaves, la priorité des assistants est maintenant d'améliorer cette relation. Son intérêt est donc de regagner un solide terrain d'entente avec les Clubs P&I sur cet aspect particulier de l'indemnité d'assistance pour ensuite y obtenir plus de droits et réformes pour ce type d'opérations.

*« Otherwise there's only one conclusion: Plus ca change, plus c'est la même chose »*¹⁹⁴

¹⁹³ Chiffres de l'ISU, ISU statistics –Annual Review. www.marine-salvage.com

¹⁹⁴ Autrement dit il n'y a qu'une seule conclusion. Traduction Libre. Page 15, citation d'Alphonse Karr utilisée dans - *ENVIRONMENTAL SALVAGE – Plus ca change... ?* par Charles B. Anderson, SKULD NORTH AMERICA, NEW YORK - Colin de la Rue, INCE & CO LLP, London.

ANNEXES

ANNEXE I - LOF 2011 & LSSA



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

<p>1. Name of the salvage Contractors:</p> <p>(referred to in this agreement as “the Contractors”)</p>	<p>2. Property to be salvaged:</p> <p>The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew</p> <p>(referred to in this agreement as “the property”)</p>
<p>3. Agreed place of safety:</p>	<p>4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5. Date of this agreement</p>	<p>6. Place of agreement</p>
<p>7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No</p>	
<p>8. Person signing for and on behalf of the Contractors</p> <p>Signature:</p>	<p>9. Captain or other person signing for and on behalf of the Property</p> <p>Signature:</p>

A. Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B. Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

C. Scopic Clause: Unless the word “No” in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement.

If the word “No” is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

- D. Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law (“the Convention”) relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay” and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “no cure - no pay” in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E. Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F. Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- a. the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - b. the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - c. the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G. Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H. Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause
For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I. Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (“the LSSA Clauses”) and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement. The provisions of the said LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J. Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K. Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L. Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

1. **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
2. **Incorporated provisions.** Copies of the applicable Scopic Clause, the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.
3. **Awards.** The Council of Lloyd's is entitled to make available the Award, Appeal Award and Reasons on www.lloydsagency.com (the website) subject to the conditions set out in Clause 12 of the LSSA Clauses.
4. **Notification to Lloyd's.** The Contractors shall within 14 days of their engagement to render services under this agreement notify the Council of Lloyd's of their engagement and forward the signed agreement or a true copy thereof to the Council as soon as possible. The Council will not charge for such notification.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408/5407

Fax No. +44(0)20 7327 6827

E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com

www.lloydsagency.com



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

LLOYD'S STANDARD SALVAGE AND ARBITRATION CLAUSES

Introduction

- 1.1 These clauses ("the LSSA Clauses") or any revision thereof which may be published with the approval of the Council of Lloyd's are incorporated into and form an integral part of every contract for the performance of salvage services undertaken on the terms of Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement as published by the Council of Lloyd's and known as LOF 2011 (or its predecessor LOF 2000) ("the Agreement" which expression includes the LSSA clauses and Lloyd's Procedural Rules referred to in Clause 6).
- 1.2 All notices communications and other documents required to be sent to the Council of Lloyd's should be sent to:
- Salvage Arbitration Branch
Lloyd's
One Lime Street
London EC3M 7HA
- Tel: +44 (0) 20 7327 5408/5407
Fax: +44 (0) 20 7327 6827
E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com
- 1.3 Details of the fees currently payable for an Arbitrator's services, together with applicable booking and cancellation charges, may be found at www.lloydsagency.com or will be provided on application to Lloyd's Salvage Arbitration Branch at the address set out in Clause 1.2 above.

Overriding Objective

In construing the Agreement or on the making of any arbitral order or award regard shall be had to the overriding purposes of the Agreement namely:

- a to seek to promote safety of life at sea and the preservation of property at sea and during the salvage operations to prevent or minimise damage to the environment;
 - b to ensure that its provisions are operated in good faith and that it is read and understood to operate in a reasonably businesslike manner;
 - c to encourage cooperation between the parties and with relevant authorities;
 - d to ensure that the reasonable expectations of salvors and owners of salvaged property are met and
- (i) to ensure that it leads to a fair and efficient disposal of disputes between the parties whether amicably, by mediation or by arbitration within a reasonable time and at a reasonable cost.

Definitions

In the Agreement and unless there is an express provision to the contrary:

- 3.1 "Award" includes an interim or provisional Award and "Appeal Award" means any Award including any interim or provisional Award made by the Appeal Arbitrator appointed under clause 10.2.
- 3.2 "personal effects or baggage" as referred to in Box 2 of the Agreement means those which the passenger, Master and crew member have in their cabin or are otherwise in their possession, custody or control and shall include any private motor vehicle accompanying a passenger and any personal effects or baggage in or on such vehicle.
- 3.3 "Convention" means the International Convention on Salvage 1989 as enacted by section 224, Schedule II of the Merchant Shipping Act 1995 (and any amendment of either) and any term or expression in the Convention has the same meaning when used in the Agreement.

- 3.4 “Council” means the Council of Lloyd’s
- 3.5 “days” means calendar days
- 3.6 “Owners” means the owners of the property referred to in box 2 of the Agreement
- 3.7 “owners of the vessel” includes the demise or bareboat charterers of that vessel.
- 3.8 “special compensation” refers to the compensation payable to salvors under Article 14 of the Convention.
- 3.9 “Scopic Clause” refers to the agreement made between (1) members of the International Salvage Union (2) the International Group of P&I Clubs and (3) certain property underwriters which first became effective on 1st August 1999 and includes any replacement or revision thereof. All references to the Scopic Clause in the Agreement shall be deemed to refer to the version of the Scopic Clause current at the date the Agreement is made.

Provisions as to Security, Maritime Lien and Right to Arrest

- 4.1 The Contractors shall immediately after the termination of the services or sooner notify the Council and where practicable the Owners of the amount for which they demand salvage security (inclusive of costs expenses and interest) from each of the respective Owners.
- 4.2 Where a claim is made or may be made for special compensation the owners of the vessel shall on the demand of the Contractors whenever made provide security for the Contractors’ claim for special compensation provided always that such demand is made within 2 years of the date of termination of the services.
- 4.3 The security referred to in clauses 4.1. and 4.2. above shall be demanded and provided in the currency specified in Box 4 or in United States Dollars if no such alternative currency has been agreed.
- 4.4 The amount of any such security shall be reasonable in the light of the knowledge available to the Contractors at the time when the demand is made and any further facts which come to the Contractors’ attention before security is provided. The arbitrator appointed under clause 5 hereof may, at any stage of the proceedings, order that the amount of security be reduced or increased as the case may be.
- 4.5 Unless otherwise agreed such security shall be provided (i) to the Council (ii) in a form approved by the Council and (iii) by person firms or corporations acceptable to the Council or acceptable to the Contractors. The Council shall not be responsible for the sufficiency (whether in amount or otherwise) of any security which shall be provided nor the default or insolvency of any person firm or corporation providing the same.
- 4.6 The owners of the vessel including their servants and agents shall use their best endeavours to ensure that none of the property salvaged is released until security has been provided in respect of that property in accordance with clause 4.5.
- 4.7 Until security has been provided as aforesaid the Contractors shall have a maritime lien on the property salvaged for their remuneration.
- 4.8 Until security has been provided the property salvaged shall not without the consent in writing of the Contractors (which shall not be unreasonably withheld) be removed from the place to which it has been taken by the Contractors under clause A. Where such consent is given by the Contractors on condition that they are provided with temporary security pending completion of the voyage the Contractors’ maritime lien on the property salvaged shall remain in force to the extent necessary to enable the Contractors to compel the provision of security in accordance with clause 4.5.
- 4.9 The Contractors shall not arrest or detain the property salvaged unless:
security is not provided within 21 days after the date of the termination of the services or
they have reason to believe that the removal of the property salvaged is contemplated contrary to clause 4.8. or
any attempt is made to remove the property salvaged contrary to clause 4.8.

Appointment of Arbitrators

- 5.1 Whether or not security has been provided (and always subject to Clause 6.6 and 10.8 below) the Council shall appoint an arbitrator (“the Arbitrator”) upon receipt of a written request provided that any party requesting such appointment shall if required by the Council undertake to the Council’s reasonable satisfaction to pay the reasonable fees and expenses of the Council and those of the Arbitrator and the Appeal Arbitrator.
- 5.2 The Arbitrator, the Appeal Arbitrator and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services whether the arbitration proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the arbitration.

Arbitration Procedure and Arbitrators Powers

- 6.1 The arbitration shall be conducted in accordance with the Procedural Rules approved by the Council (“Lloyd’s Procedural Rules”) in force at the date of the LOF agreement.
- 6.2 The arbitration shall take place in London unless (i) all represented parties agree to some other place for the whole or part of the arbitration and (ii) any such agreement is approved by the Arbitrator on such terms as to the payment of the Arbitrator’s travel and accommodation expenses as he may see fit to impose.

- 6.3 The Arbitrator shall have power in his absolute discretion to include in the amount awarded to the Contractors the whole or part of any expenses reasonably incurred by the Contractors in:
- (i) ascertaining demanding and obtaining the amount of security reasonably required in accordance with clause 4.5;
 - (ii) enforcing and/or protecting by insurance or otherwise or taking reasonable steps to enforce and/or protect their lien;
 - (iii) securing the payment of the fees and expenses of the Council, the Arbitrator and the Appeal Arbitrator.
- 6.4 The Arbitrator shall have power to make but shall not be bound to make a consent award between such parties as so consent with or without full arbitral reasons
- 6.5 The Arbitrator shall have power to make a provisional or interim award or awards including payments on account on such terms as may be fair and just
- 6.6 The Arbitrator shall be entitled to satisfactory security for his reasonable fees and expenses, whether such fees and expenses have been incurred already or are reasonably anticipated. The Arbitrator shall have the power to order one or more of the parties to provide such security in a sum or sums and in a form to be determined by the Arbitrator. The said power may be exercised from time to time as the Arbitrator considers appropriate.
- 6.7 Awards in respect of salvage remuneration or special compensation (including payments on account) shall be made in the currency specified in Box 4 or in United States dollars if no such alternative currency has been agreed.
- 6.8 The Arbitrator's Award shall (subject to appeal as provided in clause 10) be final and binding on all the parties concerned whether they were represented at the arbitration or not and shall be published by the Council in London.

Representation of Parties

- 7.1 Any party to the Agreement who wishes to be heard or to adduce evidence shall appoint an agent or representative ordinarily resident in the United Kingdom to receive correspondence and notices for and on behalf of that party and shall give written notice of such appointment to the Council.
- 7.2 Service on such agent or representative by letter, e-mail or facsimile shall be deemed to be good service on the party which has appointed that agent or representative.
- 7.3 Any party who fails to appoint an agent or representative as aforesaid shall be deemed to have renounced his right to be heard or adduce evidence.

Interest

- 8.1 Unless the Arbitrator in his discretion otherwise decides the Contractors shall be entitled to interest on any sums awarded in respect of salvage remuneration or special compensation (after taking into consideration any sums already paid to the Contractors on account) from the date of termination of the services until the date on which the Award is published by the Council and at a rate to be determined by the Arbitrator.
- 8.2 In ordinary circumstances the Contractors' interest entitlement shall be limited to simple interest but the Arbitrator may exercise his statutory power to make an award of compound interest if the Contractors have been deprived of their salvage remuneration or special compensation for an excessive period as a result of the Owners' gross misconduct or in other exceptional circumstances.
- 8.3 If the sum(s) awarded to the Contractors (including the fees and expenses referred to in clause 5.2) are not paid to the Contractors or to the Council by the payment date specified in clause 11.1 the Contractors shall be entitled to additional interest on such outstanding sums from the payment date until the date payment is received by the Contractors or the Council both dates inclusive and at a rate which the Arbitrator shall in his absolute discretion determine in his Award.

Currency Correction

In considering what sums of money have been expended by the Contractors in rendering the services and/or in fixing the amount of the Award and/or Appeal Award the Arbitrator or Appeal Arbitrator shall to such an extent and insofar as it may be fair and just in all the circumstances give effect to the consequences of any change or changes in the relevant rates of exchange which may have occurred between the date of termination of the services and the date on which the Award or Appeal Award is made.

Appeals and Cross Appeals

- 10.1 Any party may appeal from an Award by giving written Notice of Appeal to the Council provided such notice is received by the Council no later than 21 days after the date on which the Award was published by the Council.
- 10.2 On receipt of a Notice of Appeal the Council shall refer the appeal to the hearing and determination of an appeal arbitrator of its choice ("the Appeal Arbitrator").
- 10.3 Any party who has not already given Notice of Appeal under clause 10.1 may give a Notice of Cross Appeal to the Council within 21 days of that party having been notified that the Council has received Notice of Appeal from another party.
- 10.4 Notice of Appeal or Cross Appeal shall be given to the Council by letter, e-mail or facsimile.

- 10.5 If any Notice of Appeal or Notice of Cross Appeal is withdrawn prior to the hearing of the appeal arbitration, that appeal arbitration shall nevertheless proceed for the purpose of determining any matters which remain outstanding.
- 10.6 The Appeal Arbitrator shall conduct the appeal arbitration in accordance with Lloyd's Procedural Rules so far as applicable to an appeal.
- 10.7 In addition to the powers conferred on the Arbitrator by English law and the Agreement, the Appeal Arbitrator shall have power to:
- (i) admit the evidence or information which was before the Arbitrator together with the Arbitrator's Notes and Reasons for his Award, any transcript of evidence and such additional evidence or information as he may think fit;
 - (ii) confirm increase or reduce the sum(s) awarded by the Arbitrator and to make such order as to the payment of interest on such sum(s) as he may think fit;
 - (iii) confirm revoke or vary any order and/or declaratory award made by the Arbitrator;
 - (iv) award interest on any fees and expenses charged under clause 10.8 from the expiration of 28 days after the date of publication by the Council of the Appeal Arbitrator's Award until the date payment is received by the Council both dates inclusive.
- 10.8 The Appeal Arbitrator shall be entitled to satisfactory security for his reasonable fees and expenses, whether such fees and expenses have been incurred already or are reasonably anticipated. The Appeal Arbitrator shall have the power to order one or more of the parties to provide such security in a sum or sums and in a form to be determined by the Appeal Arbitrator. The said power may be exercised from time to time as the Appeal Arbitrator considers appropriate.
- 10.9 The Appeal Arbitrator's Award shall be published by the Council in London.

Provisions as to Payment

- 11.1 When publishing the Award the Council shall call upon the party or parties concerned to pay all sums due from them which are quantified in the Award (including the fees and expenses referred to in clause 5.2) not later than 28 days after the date of publication of the Award ("the payment date")
- 11.2 If the sums referred to in clause 11.1 (or any part thereof) are not paid within 56 days after the date of publication of the Award (or such longer period as the Contractors may allow) and provided the Council has not received Notice of Appeal or Notice of Cross Appeal the Council shall realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of the defaulting party or parties subject to the Contractors' providing the Council with any indemnity the Council may require in respect of the costs the Council may incur in that regard.
- 11.3 In the event of an appeal and upon publication by the Council of the Appeal Award the Council shall call upon the party or parties concerned to pay the sum(s) awarded. In the event of non-payment and subject to the Contractors providing the Council with any costs indemnity required as referred to in clause 11.2 the Council shall realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of the defaulting party.
- 11.4 If any sum(s) shall become payable to the Contractors in respect of salvage remuneration or special compensation (including interest and/or costs) as the result of an agreement made between the Contractors and the Owners or any of them, the Council shall, if called upon to do so and subject to the Contractors providing to the Council any costs indemnity required as referred to in clause 11.2 realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of that party.
- 11.5 Where (i) no security has been provided to the Council in accordance with clause 4.5 or (ii) no Award is made by the Arbitrator or the Appeal Arbitrator (as the case may be) because the parties have been able to settle all matters in issue between them by agreement the Contractors shall be responsible for payment of the fees and expenses referred to in clause 5.2. Payment of such fees and expenses shall be made to the Council within 28 days of the Contractors or their representatives receiving the Council's invoice failing which the Council shall be entitled to interest on any sum outstanding at UK Base Rate prevailing on the date of the invoice plus 2% per annum until payment is received by the Council.
- 11.6 If an Award or Appeal Award directs the Contractors to pay any sum to any other party or parties including the whole or any part of the costs of the arbitration and/or appeal arbitration the Council may deduct from sums received by the Council on behalf of the Contractors the amount(s) so payable by the Contractors unless the Contractors provide the Council with satisfactory security to meet their liability.
- 11.7 Save as aforesaid every sum received by the Council pursuant to this clause shall be paid by the Council to the Contractors or their representatives whose receipt shall be a good discharge ~~to~~ for it.
- 11.8 Without prejudice to the provisions of clause 4.5 the liability of the Council shall be limited to the amount of security provided to it.

Awards

- 12.1 The Council will ordinarily make available the Award or Appeal Award and Reasons on www.lloydsagency.com (the website) except where the Arbitrator or Appeal Arbitrator has ordered, in response to representations by any party to the Award or Appeal Award, that there is a good reason for deferring or withholding them. Any party may apply to make such representations to the Arbitrator provided a written notice of its intention to do so is received by the Council no later than 21 days after the date on which the Award or Appeal Award was published by the Council.

- 12.2 Subject to any order of the Arbitrator or Appeal Arbitrator, the Award, or Appeal Award, and Reasons will be made available on the website as soon as practicable after expiry of the 21 day period referred to in clause 12.1.
- 12.3 In the event of an appeal being entered against an Award, the Award and Reasons shall not be made available on the website until either the Appeal Arbitrator has issued his Appeal Award or the Notice of Appeal is withdrawn subject always to any order being made in accordance with clause 12.1.

Special Provisions

These Special Provisions shall apply to salvaged cargo insofar as it consists of laden containers.

Where an Owner of salvaged cargo has not appointed an agent or representative on his behalf to receive correspondence and notices but security has been put up on behalf of that Owner of salvaged cargo, service of correspondence and notices upon the party or parties who have provided such salvage security shall be deemed to constitute proper notification to such Owner of salvaged cargo.

Where any agreement(s) is/are reached between the Contractors and Owners of salvaged cargo comprising at least 75% by value of salvaged cargo represented in accordance with Clause 7 of these Rules, the Arbitrator shall have the power to take into account the terms of any such agreement(s) and to give it or them such weight as seems to him to be appropriate as regards the Owners of all salvaged cargo who were not represented at the time of the said approval.

Subject to the express approval of the Arbitrator, any salvaged cargo with a value below an agreed figure may be omitted from the salvaged fund and excused from liability for salvage where the cost of including such cargo in the process is likely to be disproportionate to its liability for salvage.

General Provisions

Lloyd's documents: Any Award notice authority order or other document signed by the Chairman of Lloyd's or any person authorised by the Council for the purpose shall be deemed to have been duly made or given by the Council and shall have the same force and effect in all respects as if it had been signed by every member of the Council.

Contractors' personnel and subcontractors

- 17.1 The Contractors may claim salvage on behalf of their employees and any other servants or agents who participate in the services and shall upon request provide the Owners with a reasonably satisfactory indemnity against all claims by or liabilities to such employees servants or agents.
- 17.2 The Contractors may engage the services of subcontractors for the purpose of fulfilling their obligations under clauses A and B of the Agreement but the Contractors shall nevertheless remain liable to the Owners for the due performance of those obligations.
- 17.3 In the event that subcontractors are engaged as aforesaid the Contractors may claim salvage on behalf of the subcontractors including their employees servants or agents and shall, if called upon so to do provide the Owners with a reasonably satisfactory indemnity against all claims by or liabilities to such subcontractors their employees servants or agents.

Disputes under Scopic Clause

Any dispute arising out of the Scopic Clause (including as to its incorporation or invocation) or the operations thereunder shall be referred for determination to the Arbitrator appointed under clause 5 hereof whose Award shall be final and binding subject to appeal as provided in clause 10 hereof.

Lloyd's Publications

Any guidance published by or on behalf of the Council relating to matters such as the Convention the workings and implementation of the Agreement is for information only and forms no part of the Agreement.

ANNEXE II - SCOPIC 2018

SCOPIC CLAUSE

1. General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

(i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.

(ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security (hereinafter called "the Increased Security") to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal and Termination by the Contractor

(i) If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said

notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

(ii) If the owners of the vessel do not provide the Increased Security within 2 working days of the date upon which the reasonable sum for such Increased Security has been agreed between the Contractor and the owners of the vessel or has otherwise been determined by the Arbitrator, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to terminate the services under both the SCOPIC clause and the Main Agreement. The Contractor will in that event be entitled to payment of all SCOPIC remuneration due up to and including the date of such termination. The assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including a reasonable time for demobilisation after the date of such termination.

5. Tariff Rate

(i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.

(ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCOPIC Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.

(iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:

(a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.

(b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.

(c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.

(iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total

(a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or

(b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

7. Article 13 Award

(i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

(ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

(iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “No Cure - No Pay” in the form of SCOPIC remuneration.

8. Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

9. Payment of SCOPIC Remuneration

(iv) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.

(a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

(b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

(v) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

10. Termination

(vi) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days’ notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days’ notice of termination.

(vii) The termination provisions contained in Clause 4(ii) and sub-clause 9(i) above shall only apply if the Contractor is not prevented from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

11. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

12. Article 18 – 1989 Salvage Convention

The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

13. Special Casualty Representative (“SCR”)

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

14. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the “Special Hull Representative” and the “Special Cargo Representative” and collectively called the “Special Representatives”) at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

15. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

16. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel’s Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

ANNEXE III – CODE OF PRACTICE

CODE OF PRACTICE BETWEEN INTERNATIONAL SALVAGE UNION

AND INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS

In the spirit of co-operation, the following Code of Practice is agreed between the International Salvage Union and the International Group of P&I Clubs in relation to all future salvage services to which Article 14 of the 1989 Salvage Convention is applicable or under Lloyd's Form where the Special Compensation P&I Club's (SCOPIC) Clause has been invoked by the Contractor.

1 - The salvor will advise the relevant P&I Club at the commencement of the salvage services, or as soon thereafter as is practicable, if they consider that there is a possibility of a Special Compensation claim arising.

2 - In the event of the SCR not being appointed under the SCOPIC clause, the P&I Club may appoint an observer to attend the salvage and the salvors agree to keep him and/or the P&I Club fully informed of the salvage activities and their plans. However, any decision on the conduct of the salvage services remains with the salvor.

3 - The P&I Club, when reasonably requested by the salvor, will immediately advise the salvor whether the particular Member is covered, subject to the Rules of the P&I Club, for any liability which he may have for Special Compensation or SCOPIC Remuneration.

4 - The P&I Clubs confirm that, whilst they expect to provide security in the form of a Club Letter either in respect of claims for special compensation (under Article 14 of the 1989 Salvage Convention) or SCOPIC remuneration (under the SCOPIC Clause), as appropriate, it is not automatic. Specific reasons for refusal to give security to the Contractor will be non-payment of calls, breach of warranty rules relating to classification and flag state requirements or any other breach of the rules allowing the Club to deny cover. The Clubs will not refuse to give security solely because the Contractors cannot obtain security in any other way.

5 - In the event that security is required by a port authority or other competent authority for potential P&I liabilities in order to permit the ship to enter a port of refuge or other place of safety, the P&I Clubs confirm that they would be willing to consider the provision of such security subject to the aforementioned provisos referred to in para. 4 above and subject to the reasonableness of the demand.

6 - The Contractors will accept security for either special compensation or SCOPIC remuneration by way of a P&I Club letter of undertaking in the attached form - "Salvage Guarantee form – ISU 5" - and they will not insist on the provision of security at Lloyd's.

7 - The P&I Club concerned will reply to any request by the salvors regarding security as quickly as reasonably possible. In the event that salvage services are being performed under Lloyd's Form incorporating the SCOPIC clause, the P&I Club concerned will advise the Contractor within two (2) working days of his invoking the SCOPIC Clause whether or not they will provide security to the Contractor by way of a Club Letter referred to in para. 6 above.

8 - In the event that salvage services are being performed under Lloyd's Form incorporating the SCOPIC clause, the P&I Clubs will advise the owners of the vessel not to exercise the right to terminate the contract under SCOPIC Clause 9(ii) without reasonable cause.

9 - It is recognized that any liability to pay SCOPIC remuneration is a potential liability of the shipowner and covered by his liability insurers subject to the Club Rules and terms of entry. Accordingly, in the event of such payment of SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 award, neither the shipowner nor his liability insurers will seek to make a claim in General Average against the other interests to the common maritime adventure whether in their own name or otherwise and whether directly or by way of recourse or indemnity or in any other manner whatsoever.

10 - The P&I Clubs, if consulted, and the ISU will recommend to their respective Members the incorporation of the SCOPIC clause in any LOF.

11 - The P&I Clubs and the ISU will not agree to any variation of the terms, including the tariff rates, of the SCOPIC Clause except in accordance with the provisions of the SCOPIC Clause itself, particularly Appendix B.

12 - This is a Code of Practice which the ISU and the International Group of P&I Clubs will recommend to their Members and it is not intended that it should have any legal effect.

**CODE OF PRACTICE BETWEEN INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS AND
LONDON PROPERTY UNDERWRITERS REGARDING THE PAYMENT OF THE FEES
AND EXPENSES OF THE SCR UNDER SCOPIC.**

The following understanding has been reached between the International Group of P&I Clubs (hereinafter called "Liability Underwriters") and members of the Lloyd's Underwriters' Association and the International Underwriters Association of London (hereinafter called "Property Underwriters") in relation to all future salvage services under Lloyd's Form where the Special Compensation P&I Clubs (SCOPIC) Clause has been invoked by the Contractor.

1. Whereas the primary liability for paying the fees and disbursements of the Shipowner's Casualty Representative ("SCR") rests upon the owner of the vessel, it is agreed that the owner of the vessel shall be reimbursed such fees and disbursements, subject always to the Club Rules and the terms and conditions of Club cover and the terms of any insurance policy or policies covering the salvaged property, in the following proportions:- · 50% by Liability Underwriters; · 50% by Property Underwriters (subject to Clause 2 hereof).

2. (a) Property Underwriters shall pay for 50% of the SCR's fees and disbursements in proportion to the salvaged value of the subject matter insured. (b) Should 50% of the SCR's fees and disbursements exceed the salvaged value of the ship and cargo less the Article 13 award, Liability Underwriters agree to reimburse such excess proportion of the said SCR's fees and disbursements to the owners of the vessel.

3. This is a Code of Practice which Liability Underwriters and Property Underwriters shall recommend to their Members and it is not intended that it should have any legal effect.

ANNEXE IV – SCOPIC APPENDIX

APPENDIX A (SCOPIC)

PERSONNEL

The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

Office administration, including communications	US\$1,410
Salvage Master	US\$2,101
Naval Architect or Salvage Officer/Engineer	US\$1,753
Assistant Salvage Officer/Engineer	US\$1,405
Diving Supervisor	US\$1,405
HSE qualified diver or his equivalent but excluding saturation or mixed gas drivers (whose rate should be agreed with the SCR or determined by the Arbitrator)	US\$1,261
Salvage Foreman	US\$1,051
Riggers, Fitters, Equipment Operators	US\$ 841
Specialist Advisors – Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control	US\$1,410

The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.

The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.

For the avoidance of doubt, personnel are “reasonably engaged on the contract” within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place.

SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

TUGS AND OTHER CRAFT

- (a) (i) Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs location when SCOPIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:

For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p.	US\$3.10
For each b.h.p. between 5,001 & 12,000 b.h.p.	US\$2.21
For each b.h.p. between 12,001 & 20,000 b.h.p.	US\$1.55
For each b.h.p. over 20,000 b.h.p.	US\$0.77

6. Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:
US\$763 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 0.5
US\$1,521 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 1.0

for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.

Any tug which is certified as “Ice Class” shall, in addition to the above, be paid US\$1,521 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.

For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and type.

- (b) Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$4.59 for each b.h.p.
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out of pocket expense.
- (e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contractors shall be reimbursed in respect thereof in accordance with Appendix A paragraphs 3 and 4(i) and (ii) hereof.
- (f) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT

- (a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>	<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>
<u>Generators</u>		<u>Protective Clothing/Safety Equipment</u>	
Up to 50 kW	83	Breathing Gear	71
51 to 120 kW	175	Hazardous Environment Suit	139
121 to 300 kW	280	Cooler; Evaporative; 36", 9800 Cfm, 110v	111
Over 301 kW	490	Heater 55,000/110,000 Btu	277
<u>Compressors</u>		Gas Monitor; Four Gas Types	194
185 Cfm	210	Nitrogen Generator – 1500 SCFH @ 96%, 220v	2,710
600 Cfm 1200 Cfm	351	PPE; Ascending/Descending package: 4 Man	387
Air Manifold Blower; 1,500m ³ /min.	560	PPE; Bunker Gear Pkg: 1 Man	138
	14	PPE; Chemical Suit Pkg: Class A: 1 Man	160
	1,190	PPE; Chemical Suit Pkg: Class B: 1 Man	28
		PPE; Cold Weather 1 st Response Kit	39
		PPE; Confined Space Entry 2 Man package, with Communications	581
		PPE; Survival Suit, Immersion	11
		Ventilation Pkg: Vane Axial: 1,500 Cfm	111
		Ventilation Pkg: Venturi Type: 4,000 Cfm	127
<u>Distribution Boards</u>		<u>Pollution Control Equipment</u>	
Up to 50 kW	83	Hot Tap Machine, including support equipment	1,399
51 to 120 kW	175	Oil Boom, 24", per 10 metres	43
121 to 300 kW	280	Oil Boom, 36", per 10 metres	139
Over 301 kW	490	Oil Boom, 48", per 10 metres	272
		Ballast/Fuel storage Bins upto 10,000 litres	83
		Ballast/Fuel storage Bins 10,000 to 25,000 litres	111
		Ballast/Fuel storage Bins 25,000 to 50,000 litres	139
<u>Hoses: Per 6 Metres or 20 Feet</u>		<u>Pumping Equipment</u>	
<u>Air Hose</u>		<u>Air</u>	
¾"	6	1" 72	
2"	11	2" 105	
<u>Layflat</u>		3" 122	
2"	15	<u>Diesel</u>	
4"	21	2"	671
6"	28	4"	126
<u>Rigid</u>		6"	168
2"	21	<u>Electrical Submersible</u>	
3"	24	2"	71
4"	28	4"	210
6"	35	6"	839
8"	42	<u>Hydraulic</u>	
		3"	553
		6"	839
		8"	1,399
<u>Miscellaneous Equipment</u>		<u>Lighting Systems</u>	
Air Bags, less than 5 tons lift	55	Halogen system	111
Air Bags 5 to 15 tons lift	280	Lighting String, per 50 feet	35
Air Lift 4"	139	Light Tower	71
Air Lift 6"	280	Underwater Lighting System, 1,000 watts	105
Air Lift 8"	419	<u>Winches</u>	
Air Tugger, up to 3 tons	105	Up to 5 tons, including 50 metres of wire	166
Chain Saw	28	Up to 10 tons, including 50 metres of wire	194
Container handling package	221	Up to 20 tons, including 50 metres of wire	277
Communications package	221	<u>Fenders</u>	
Damage Stability Computer and Software	348	<u>Yokohama</u>	
Echo Sounder, portable	35	1.00m. x 2.00m.	105
Extension Ladder	28	2.50m. x 5.50m.	210
Hydraulic Jack, up to 50 tons	55	3.50m. x 6.50m.	351
Hydraulic Jack, up to 120 tons	105	<u>Low Pressure Inflatable</u>	
Hydraulic Powerpack up to 40kW	66	3 metres	98
Hydraulic Powerpack 75kW	105	6 metres	98
Pressure washer, water	350	9 metres	210
Pressure washer, steam	630	12 metres	350
Rigging Package, heavy	560	16 metres	350
Rigging Package, light	280	<u>Shackles</u>	
Steel band Saw	28	Up to 50 tonnes	14
Tirfors, up to 5 tonnes	15	51 to 120 tonnes	28
Thermal Imaging Camera	350	121 to 200 tonnes	43
Tool Package, per set	243	Over 200 tonnes	71
Ventilation Package	28		
VHF Radio	15		
Z Boat, including outboard up to 14 feet	280		
Z Boat, including outboard over 14 feet	490		
<u>Diving Equipment</u>			
High Pressure Compressor 3500 psi/17 Cfm	221		
High Pressure Compressor 5500 psi/5 Cfm	127		
Decompression Chamber with Medical Lock	359		
Decompression Chamber: Two Man, including compressor	699		
Decompression Chamber: Four Man, including compressor	979		
Hot Water Diving Assembly	350		
Underwater Magnets	28		
Underwater Drill	28		
Shallow Water Dive Spread	315		

<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>	<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>
<u>Welding & Cutting Equipment</u>		<u>Storage Equipment</u>	
Bolt Gun	420	12' Container	35
Oxy-acetylene Surface Cutting Gear	35	20' Container	55
Underwater Cutting Gear	71		
Underwater Welding Kit	71		
250 Amp Welder	210		
400 Amp Welder	280		

- (b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 2.0.
- (d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid at the replacement cost. (Provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item does not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractor's base with the most similar equivalent new item multiplied by 2.5.)
- (e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expense.
- (f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided
- (i) It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or
- (ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.
- (g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

DOWNTIME

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

- (i) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.
- (ii) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.
- (iii) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

APPENDIX B (SCOPIC)

(a) The SCR shall be selected from a panel (the "SCR Panel") appointed by a Committee (the "SCOPIC Committee") comprising of representatives appointed by the following:

- 3 representatives from the International Group of P and I Clubs
- 3 representatives from the ISU
- 3 representatives from the IUMI
- 3 representatives from the International Chamber of Shipping

The SCOPIC Committee shall be responsible for a triennial review of the tariff rates as set out in Appendix A.

The SCOPIC Committee shall meet once a year in London to review, confirm, reconfirm or remove SCR Panel members.

Any individual may be proposed for membership of the SCR Panel by any member of the SCOPIC Committee and shall be accepted for inclusion on the SCR Panel unless at least four votes are cast against his inclusion.

The SCOPIC Committee may also set and approve the rates of remuneration for the SCRs.

Members of the SCOPIC Committee shall serve without compensation.

The SCOPIC Committee's meetings and business shall be organised and administered by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's (hereinafter called "Lloyds") who will keep the current list of SCR Panel members and make it available to any person with a bona fide interest.

The SCOPIC Committee shall be entitled to decide its own administrative rules as to procedural matters (such as quorums, the identity and power of the Chairman etc.).

The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.

The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and remain responsible for the operation.

The SCR shall be entitled to be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or (if none) the principal contractors' representative on site (hereinafter called "the Salvage Master"). The Salvage Master shall consult with the SCR during the operation if circumstances allow and the SCR, once on site, shall be entitled to offer the Salvage Master advice.

(a) Once the SCOPIC clause is invoked the Salvage Master shall send daily reports (hereinafter called the "Daily Salvage Reports") setting out:-

- the salvage plan (followed by any changes thereto as they arise)
- the condition of the casualty and the surrounding area (followed by any changes thereto as they arise)
- the progress of the operation
- the personnel, equipment, tugs and other craft used in the operation that day.

Pending the arrival of the SCR on site the Daily Salvage Reports shall be sent to Lloyd's and the owners of the vessel. Once the SCR has been appointed and is on site the Daily Salvage Reports shall be delivered to him.

The SCR shall upon receipt of each Daily Salvage Report:-

7. Transmit a copy of the Daily Salvage Report by the quickest method reasonably available to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and (if any) to the Special Hull Representative and Special Cargo Representative (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) if they are on site; and if a Special Hull Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports direct to the leading Hull Underwriter or his agent (if known to the SCR) and if a Special Cargo Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports to such cargo underwriters or their agent or agents as are known to the SCR (hereinafter in this Appendix B such Hull and Cargo property underwriters shall be called "Known Property Underwriters").
8. If circumstances reasonably permit consult with the Salvage Master and endorse his Daily Salvage Report stating whether or not he is satisfied and

If not satisfied with the Daily Salvage Report, prepare a dissenting report setting out any objection or contrary view and deliver it to the Salvage Master and transmit it to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and to any Special Representatives (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) or, if one or both Special Representatives has not been appointed, to the appropriate Known Property Underwriter.

If the SCR gives a dissenting report to the Salvage Master in accordance with Appendix B(5)(c)(iii) to the SCOPIC clause, any initial payment due for SCOPIC remuneration shall be at the tariff rate applicable to what is in the SCR's view the appropriate equipment or procedure until any dispute is resolved by agreement or arbitration.

- b Upon receipt of the Daily Salvage Reports and any dissenting reports of the SCR, Lloyd's shall distribute upon request the said reports to any parties to this contract and any of their property insurers of whom they are notified (hereinafter called "the Interested Persons") and to the vessel's liability insurers.
- c As soon as reasonably possible after the Salvage services terminate the SCR shall issue a report (hereinafter call the "SCR's Final Salvage Report") setting out:
 - (b) the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.
 - (c) the tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.
 - (d) A calculation of the SCOPIC remuneration to which the contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.

The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons.

(a)The SCR may be replaced by the owner of the vessel if either:

the SCR makes a written request for a replacement to the owner of the vessel (however the SCR should expect to remain on site throughout the services and should only expect to be substituted in exceptional circumstances); or

the SCR is physically or mentally unable or unfit to perform his duties; or

all salvaged interests or their representatives agree to the SCR being replaced.

- ii Any person who is appointed to replace the SCR may only be chosen from the SCR Panel.
- iii The SCR shall remain on site throughout the services while he remains in that appointment and until the arrival of any substitute so far as practicable and shall hand over his file and all other correspondence, computer data and papers concerning the salvage services to any substitute SCR and fully brief him before leaving the site.
- b The SCR acting in that role when the services terminate shall be responsible for preparing the Final Salvage Report and shall be entitled to full co-operation from any previous SCR's or substitute SCR's in performing his functions hereunder.

The owners of the vessel shall be primarily responsible for paying the fees and expenses of the SCR. The Arbitrator shall have jurisdiction to apportion the fees and expenses of the SCR and include them in his award under the Main Agreement and, in doing so, shall have regard to the principles set out in any market agreement in force from time to time.

Any SCR appointed pursuant to this Agreement shall not be called by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

ANNEXE V – ISU ANNUAL REVIEW

ISU 2016 ANNUAL REVIEW STATISTICS

The International Salvage Union statistics for 2016 show an industry providing an increased number of vital services to shipping but, at the same time, gross revenues have fallen significantly adding to the commercial pressure on members of the ISU.

Gross revenues for ISU members in 2016 from all activities fell to US\$ 380 million. It compares with US\$ 717 million in 2015, a drop of 47%. The statistics are for income received in the given year but which may relate to, in some cases, operations from a preceding year.

The total number of ‘dry salvage’ services recorded in 2016 was 306. It is the highest number since 1999 and compares to 212 services in 2015. Wreck removal income has grown during the past

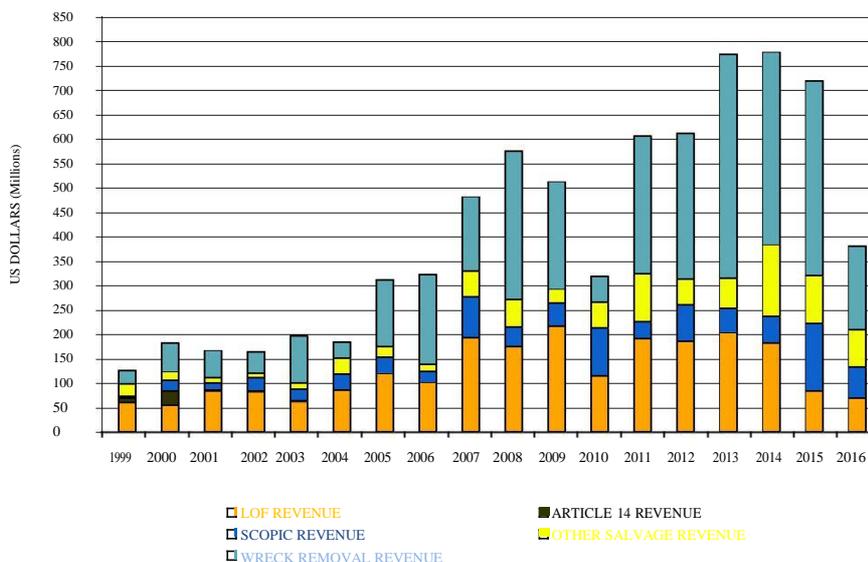
Average revenue from non-LOF contracts was US\$ 277,000 a fall of 50%.

Revenue from LOF cases as a percentage of the total of all “dry” salvage revenue was 33% and is a continuation of the decline. The figures were 46% in 2015 and 55% in 2014. Similarly, the number of LOF cases as a percentage of all “dry” salvage cases is the lowest at 11% in 2016 (16% in 2015). It reflects the continuing trend to use other commercial contracts and terms in place of LOF.

Revenue derived from the Special Compensation P&I Club Clause (SCOPIC) in LOF cases decreased significantly to US\$ 64 million compared to US\$ 139 million in 2015, a fall of 54%.

Total salvaged values (ship and cargo) in LOF cases rose to US\$ 845 million in 2016 up from US\$ 638

All sources of revenue 1999 - 2016



“Gross revenues for ISU members in 2016 from all activities fell to US\$ 380 million. It compares with US\$ 717 million in 2015

ANNEXE VI – POLICE D’ASSURANCE FRANCAISE CORPS DE TOUS NAVIRES

POLICE FRANÇAISE D’ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES TOUS RISQUES

**à l’exclusion des navires de pêche, de plaisance et des navires
en construction**

(1er janvier 2012)

1.2 Risques exclus

1.2.1 Exclusions générales

A/ Sont exclus de la garantie les pertes, les dommages, les recours de tiers et les dépenses résultant de : 1°) non respect par l’assuré, dès la prise d’effet du contrat et pendant toute la période de garantie,

des obligations imposées par l’État du pavillon du navire assuré relatives à la construction, la mise aux normes, l’état, l’aménagement, l’équipement, le fonctionnement de ce navire ainsi qu’au recrutement de ses équipages ; 2°) Faute intentionnelle ou inexcusable de l’assuré ou de son personnel de Direction à terre – auquel l’assuré a délégué tout pouvoir de décision dans la gestion du navire – commise soit avec l’intention de provoquer le dommage, soit téméairement et avec conscience qu’un dommage en résulterait probablement ; 3°) Vice propre, vétusté ; 4°) Retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l’épave du navire assuré et des équipements en location ainsi que de toute marchandise ou bien à bord du navire assuré ; 5°) Toute forme de saisie ou arrêt du navire assuré, caution ou autre garantie financière ; 6°) Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ; 7°) confiscation, mise sous séquestre et réquisition.

B/ Sont exclus de la garantie les recours de tiers, les coûts et les dépenses : 1°) Relatifs aux pertes ou dommages, y compris les pertes d'exploitation et le retard, causés à tout autre navire, bateau de navigation intérieure, objet ou structure fixe ou flottant ou à tout autre bien, dus à un événement autre qu'un abordage ou un heurt avec le navire assuré. 2°) consécutifs à la pollution ou à la contamination, ou à la menace de pollution ou de contamination, résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes émanant du navire assuré. cette exclusion ne s'étend pas à la responsabilité du navire assuré pour des dommages par pollution ou contamination subis par un navire, une embarcation, ou par tout objet fixe ou flottant (ou leurs cargaisons), du fait de leur abordage ou heurt avec le navire assuré.

Est ainsi exclue de la garantie « l'indemnité spéciale » payable à l'assistant sous l'empire de l'article 14 de la convention internationale de 1989 sur l'assistance, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou en vertu de la clause SCOPIC ou de toute autre disposition de portée semblable.

Néanmoins, cette exclusion ne s'étend pas aux frais exposés pour l'assistance et le sauvetage du navire assuré lorsque les compétences et efforts du sauveteur dans la prévention ou la minimisation des dommages à l'environnement ont été pris en compte (en vertu de l'article 13 paragraphe 1 (b) de la convention internationale de 1989 sur l'assistance) ; 3°) Relatifs aux dommages à l'environnement ou à la faune et la flore ; 4°) Relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ; 5°) Relatifs aux engagements contractuels de l'assuré y compris les recours de l'équipage et des passagers ; 6°) Relatifs aux dommages corporels ou décès.

C/ Sont exclus de la garantie : 1°) Les dépenses de réparation ou de remplacement des pièces affectées de vice caché. cette exclusion ne s'étend pas au coût de réparation des pertes ou dommages matériels au navire assuré résultant de ce vice caché

ANNEXE VII – CALCUL SCOPIC

EXEMPLE DE CALCUL D'UNE REMUNERATION SCOPIC (UK P&I Club)

SCOPIC Special Compensation

Item	Cost per day US\$	Item	Cost
Two 7,000 BHP tugs for 10 days rated FiFi 1.0 (of which 2 days fire fighting)	1.5 per BHP Plus 1,000 when fire fighting		214,000
Salvage Master for 10 days	1,500		15,000
Diving Supervisor for 5 days	1,000		5,000
4 Divers for 5 days	750		15,000
150 kw Generator for 10 days (mobilised but not used)	200 (@50%)		1,000
4" electrical submersible pump (used for 2 days but then breaks down and is no longer used)	150		300
Two 4 ton Air Bags (Retail Price US\$ 250 each) Mobilised and Used for 20 days	40 (n.b. limit of 1.5 times retail price for portable equipment)		750
Two 15-ton winches and wire mobilised but not used. Agreed not reasonable to mobilise	Nil		Nil
Consumables Welding Rods Fuel and lubes Fire Fighting Foam	Charged at cost		750 11,000 2,000
Plus many other items!			
Total			2,000,000
Add 25% uplift			2,500,000
Interest accrues at US\$ prime rate plus 1% from termination of services until final payment			Say 100,000
Total with interest			2,600,000

Article 13 “No Cure, No Pay” Award²

Based on a Total Salvaged Fund of US\$ 1,500,000

Ship and Bunkers Salvaged Value	US\$500,000 (1/3 of fund)
Cargo Salvaged Value	US\$1,000,000 (2/3 of fund)
Article 13 Award assessed at	US\$700,000
Add, say, US\$50,000 for interest and apply currency adjustment factor	US\$50,000
Total for Article 13	US\$750,000
Ship Interests (probably Hull and Machinery Underwriters ²) pay	US\$250,000
Cargo Interests (probably Cargo Underwriters ²)	US\$500,000

SCOPIC Payment

- The Total amount is evaluated to
US\$ 2,600,000 (table n°1).
- Less total Article 13 Award
US\$ 750,000 (table n°2)
- The Balance Payable by Ship or P & I
will equal 1,850,000 US\$

Source : Page 11, UK P and I, *SCOPIC - Who does what*,
Reviewing the optional Special Compensation P&I Clause of
Lloyd’s Open Form salvage agreement and comparing the duties
and responsibilities of the parties involved, Shipping ‘At A Glance’.

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES :

Traités et manuels:

- P.Bonassies & C.Scapel, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, Juillet 2016.
- R. RODIERE, *Traité général de droit maritime*, Année 1969.
- C. A. Bartholomew, *Mud, Muscles, and Miracles: Marine Salvage in the United States Navy*, Mai 1990.
- G.Brice, *Maritime Law of Salvage*, 5^{ème} edition, Sweet & Maxwell, 10 Janvier 2012.
- Kennedy & Rose, *Law of Salvage*, 9^{ème} edition, Avril 2017.

Mémoires et Thèses:

- J.Batt, *LOF et SCOPIC 2000*, Collection : Bibliothèque du Centre de Droit Maritime et des Transports, soutenu en Septembre 2001.
- J-F.Rebora, *L'Assistance Maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille - P.U.A.M, Collection : Bibliothèque du Centre de Droit Maritime et des Transports soutenu en Juin 2003.

II- LEGISLATIONS :

Conventions Internationales :

- La Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes Conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910.
- La Convention internationale sur l'assistance, conclue à Londres le 28 avril 1989.
- La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures modifiée par le protocole du 27 November 1992, dite CLC 69/92
- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 complétée par le protocole de 1978, dite MARPOL 73/78.

Textes & lois internes :

- Code pénal et disciplinaire de la marine Marchande.
- Code des Transports, version consolidée du 1 Juillet 2018.
- Code Civil, version consolidée du 3 janvier 2018.
- Code Pénal, version consolidée du 9 juin 2018.
- Ordonnance du 31 juillet 1681 de la marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer (dite ordonnance de Colbert).

III- JURISPRUDENCE:

Jurisprudence française:

- Affaire du navire *ATHENA BOURBON*, arrêt n° 572 du 14 juin 2016 (14-28.966), Cour de cassation, Chambre commerciale, financière et économique.
- Affaire du navire *ERIKA*, Cour de Cassation, Chambre Criminelle, 25 sept. 2012, n° 10-82.938.
- Arrêt Lubert c Wancareghem du 2 février 1808, Cour de cassation, chambre réunies.
- Arrêt de la Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 14 juin 2016, 14-28.966.

Jurisprudence étrangère :

- Affaire du navire *NAGAZAKI SPIRIT*, House of Lords, *SEMCO Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer-Navigation*, 6 février 1997.
- Affaire du navire *CASTOR*, *Lloyds' List*, 23 Mai 2002.
- Affaire du navire *YINKA FOLAWIYO*, *Lloyds Casualty Reports*, 9-28 Octobre 1991.

IV- ENTRETIENS:

- Interview du Capitaine Mark Hodinott, Directeur Général de l'ISU, sur le mode de fonctionnement de la SCOPIC et son efficacité pratique. Enregistrement Audio Numéro 1, 08 Janvier 2018.

- Interview du Prof. P.Bonassies sur la décision du Navire ATHENA BOURBON, Enregistrement Audio Numéro 2, Mai 2018.
- Interview du Capitaine Mark Hodinott, Directeur Général de l'ISU et de Roger Evans directeur de SMIT salvage et futur Directeur Général de l'ISU, à propos de l'avenir de la SCOPIC, sa nouvelle réforme et les éventuels problèmes d'assurances. Enregistrement Audio Numéro 3, 06 Juillet 2018.

V- ARTICLES ET COMMENTAIRES DE DOCTRINE:

- C.B. Anderson, *ENVIRONMENTAL SALVAGE – Plus ca change... ?* SKULD NORTH AMERICA.
- A.Bishop Consultant – Holmand Ferwick William, *The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989.*
- A.Bishop, *The mystery of the SCOPIC unraveled.*
- A.Bishop, *The future of LOF*, ISU briefing document. ISU web press.
- P.Bonassies, - La fin de l'affaire du « Nagasaki Spirit » : une espérance déçue, *Le Droit Maritime Français*, N° 571, 1er mai, 1997.
- P.Barkham, *Oil spills: Legacy of the Torrey Canyon*, *The Guardian*.
- P. Delebecque, *Quelle portée reconnaître à la clause SCOPIC ?*, *Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime* N°45 Hiver 2017/2018.
- Delebecque, *Le Droit Maritime Français*, N° 21, 1er juin 2017, supplément.
- I. Dorothea P & I *Consideration on SCOPIC Salvage*, *American P & I*
- J-F.Rebora, *Il était une fois l'Artémis*, *Gazette de la Chambre* n°17 - Automne 2008.
- A.Vialard, *Association Française du droit maritime - 3 avril 2009, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?*

- Her Majesty's Revenue and Customs internal manual, *Introduction to Lloyd's: Background*.
- FISK Maritime Insurance, *The high cost of shipwreck salvages operations*, IHS Maritime 360 reports, Septembre 28, 2015, General Marine.
- *Quarante ans après, le "Torrey Canyon" pollue toujours*, Courrier International.

VI -SITES WEB :

- <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie>.
- <https://www.lloyds.com>.
- <https://www.marine-salvage.com>
- <https://www.gard.com>
- <https://www.iopcfunds.org>

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES	5
ABSTRACT	7
INTRODUCTION	8
TITRE 1 : LES ORIGINES DE L'INDEMNITÉ D'ASSISTANCE ET SON EXTENSION	11
TITRE 2 : LE LLOYD'S SALVAGE STANDARD FORM OF AGREEMENT ET LA RIGIDITÉ DU PRINCIPE <i>NO CURE NO PAY</i>	17
Chapitre 1 : La Lloyd's Salvage Standard Form of Agreement, une forme stricte du contrat d'assistance ..	18
Chapitre 2 : La défaillance du système <i>no cure no pay</i>	21
PARTIE I : L'AMÉNAGEMENT PROGRESSIF DE LA RÈGLE <i>NO CURE NO PAY</i>	24
TITRE 1 : LA PRISE EN COMPTE DE LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE	25
Chapitre 1 : La « safety net » de la Lloyd's Open Form 1980 : Une première dérogation à la règle <i>no cure no pay</i>	26
Chapitre 2 : La Convention de Londres du 28 Avril 1989 : Une généralisation nécessaire de la « safety net »	27
TITRE 2 : L'INDEMNITÉ SPÉCIALE DE L'ARTICLE 14 ; UN MÉCANISME PEU PRATIQUE ET UNE PORTÉE NUANCÉE	30
Chapitre 1 : Une mise en œuvre complexe et un fort pouvoir discrétionnaire du juge.....	31
Chapitre 2 : Une évaluation problématique et litigieuse de l'Indemnité Spéciale	33
Section 1 - Le Droit à l'increment et la charge de la preuve	33
Section 2 - L'évaluation imprévisible de l' « increment »	34
Chapitre 3 : Le remboursement des débours de l'assistant, le « <i>fair rate</i> » et l'affaire du <i>NAGAZAKI SPIRIT</i>	36
Section 1 - Les moyens liés aux stipulations de l'article 14.3 et la version française du texte : Une approche doctrinale et comparative critiquable	38

Section 2 - Les raisons de fonds et la formulation nuancée de l'Indemnité Spéciale.....	39
PARTIE II : LA CLAUSE SCOPIC : ENTRE UNE SÉCURITÉ AVÉRÉE POUR LES PARTIES AU CONTRAT D'ASSISTANCE ET UNE PORTÉE NUANCÉE POUR LES ASSUREURS.....	42
TITRE 1 : LA SCOPIC EN PRATIQUE, UNE EFFICACITÉ AVÉRÉE.....	43
Chapitre 1 : Un mécanisme innovant	44
Chapitre 2 : Le calcul de la compensation SCOPIC et la réduction du pouvoir discrétionnaire du juge	49
Chapitre 3 : La SCOPIC, une alternative satisfaisante pour les deux parties au contrat d'assistance	52
Section 1 : L'efficacité avérée de la SCOPIC	55
Section 2 : Un système SCOPIC aisément réformable	59
TITRE 2 : LA SCOPIC DEVANT LE JUGE, UNE PORTÉE NUANCÉE POUR LES ASSUREURS.....	61
Chapitre 1 : L'affaire du navire <i>ATHENA BOURBON</i> , deux approches conflictuelles et une mise en évidence de la portée nuancée de la Clause SCOPIC	62
Section 1 - L'exclusion de la Garantie de la police d'assurance française et la distinction entre les deux types de dépendances litigieuses	63
Section 2 - Une interprétation de la Cour de Cassation, mettant en évidence la portée nuancée de la SCOPIC pour les assureurs	65
Chapitre 2 : La SCOPIC, un simple « <i>filet de sécurité</i> » de troisième génération.....	69
CONCLUSION	76
ANNEXES	78
ANNEXE I - LOF 2011 & LSSA	79
ANNEXE II - SCOPIC 2018.....	86
ANNEXE III – CODE OF PRACTICE.....	90
ANNEXE IV – SCOPIC APPENDIX.....	93
ANNEXE V – ISU ANNUAL REVIEW	98
ANNEXE VI – POLICE D'ASSURANCE FRANCAISE CORPS DE TOUS NAVIRES	99
ANNEXE VII – CALCUL SCOPIC	101

BIBLIOGRAPHIE	103
I- TRAITES ET MANUELS :	103
II- LEGISLATIONS :	103
III- JURISPRUDENCE:	104
IV- ENTRETIENS:.....	104
V- ARTICLES ET COMMENTAIRES DE DOCTRINE:.....	105
VI-SITES WEB :.....	106
RESUME	110
SUMMARY	111

RESUME

Historiquement, l'assistance maritime avait pour objectif principal le sauvetage du navire et de la marchandise à bord. Conformément au principe « *no cure no pay* », le succès de l'opération conditionnait le paiement de l'Indemnité d'Assistance. Toutefois, les accidents écologiques qu'a connus l'industrie maritime vers la fin des années 1960, comme le *TORREY CANYON* ou encore le *TOJO MARU*, ont conduit la communauté maritime à reconsidérer le rôle de l'assistant.

Cette mouvance a finalement abouti à l'adoption d'une nouvelle Convention sur l'assistance maritime à Londres le 28 Avril 1989, prenant en compte le rôle de l'assistant et sa rémunération pour ses efforts dans la prévention et la limitation de la pollution maritime accidentelle. Cependant, l'application de cette convention dans la pratique, s'est avérée complexe et très imprévisible pour l'assistant mais aussi l'armateur et son assureur P & I. Vers la fin des années 1990, *l'International Group of P&I clubs* et l'ISU vont alors repenser une nouvelle manière d'indemniser l'assistant et confectionner la fameuse clause SCOPIC, indépendamment du critère environnemental.

En contrastes avec ses prédécesseurs, cette nouvelle « *safety net* » est efficace en pratique, mais une fois devant le juge, son interprétation reste nuancée. Le présent mémoire s'attache donc à analyser les différents développements du droit de l'Indemnité d'Assistance ayant conduit à l'adoption de cette clause, mais aussi dans quelle mesure cette dernière a su répondre à la rigidité du principe « *no cure no pay* » et aux nouveaux défis du monde de l'assistance maritime ? Cette rédaction prend en compte en particulier la récente interprétation de cette clause par la Cour de Cassation, i.e. navire *ATHENA BOURBON*.

Mots clés : Assistance Maritime ; Pollution ; *No Cure No Pay* ; *Filet de sécurité* ; Clause SCOPIC ; Indemnité Spéciale ; ISU ; Club P & I ; navire *ATHENA BOURBON* ; *Compromis de Montréal* ; *Liability Salvage*.

SUMMARY

Historically, marine salvage was mainly focused on saving the vessel and the goods being carried. The success of the salvage operation conditioned the payment of the salvage award, this principle is best described by the “no cure no pay” formula. Nevertheless, the late 1960’s Oil spills, like the TORREY CANYON and the TOJO MARU led the maritime industry to reconsider the role of the Salvor in the prevention of sea pollution. This drive also led the majority of maritime states to sign and ratify the 1989 London Convention on Salvage.

Even the United States of America, a country that has in the past been very reluctant to sign International Treaties, did not hesitate to ratify this particular Convention.

This 1989 Convention was negotiated and elaborated in conjunction and between P & I clubs, the ISU and the Hull & Machinery Underwriters, in order to encourage and award the vital efforts of the salvor engaged in salvage operations involving a threat to the environment. Nonetheless, the application of this Convention, showed great complexity and lack of practicality for both salvors and ship-owners. During the late 1990’s, The Maritime Community, P&I clubs and ISU included, had then to reconsider a new way of compensating the efforts of the salvors and designed the infamous SCOPIC clause. This new safety net seems to be very efficient in practice. Nevertheless, in the few cases where its application has been examined by the court, the interpretation of the clause appeared to be not so straightforward and problematic for the insurers. This law research will therefore discover and analyze the recent legal developments of this specific aspect of the Salvage Award and its application by the European Courts, in particular the Cour de Cassation.

Keywords : Marine Salvage; Sea Pollution ; ISU ; P & I Clubs ; Hull Insurers - SCOPIC Clause ; Special Compensation ; No Cure No Pay ; ATHENA BOURBON ; Liability Salvage ; Safety Net.