CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an **Numéro 31 - Printemps 2013**

◉ Editorial
Philippe Delebecque
Page 1

◉GPL et Gaz pétrochimiques
Olivier Jambu-Merlin
Pages 2 & 3

◉ GNL
◉ Droit applicable au GNL
Gabriel Touchard
Pages 4 & 5

◉ GNL carburant du futur
Laurent Rambaud
Pages 6 & 7
◉ Web maritime
Page 6

◉ Entretien
Cdt Hervé Flatrès
Page 8
◉ Assistance en mer
Christian Quillivic
Page 9

◉ Sentences récentes
Page 7
◉ Revue de presse
Page 11

"Nulla regula sine exceptione"

Le contrat type de commission de transport

Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le contrat type commission de transport vient d'être approuvé (Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013) http://goo.gl/jqAtq . Il concerne tous les modes de transport (cf. art. 1er, al. 4) et notamment le transport maritime ou encore l'affrètement. Inutile de souligner son importance, car ce modèle de contrat a vocation désormais à régir toutes les opérations de commission de transport, i.e. d'organisation de transport, sous réserve d'une volonté contraire exprimée par les parties. Cette importance est d'autant plus accusée que le contrat-type commission s'applique même si l'opération a une dimension internationale (code des transports, art. L. 1432-5), ce qui est bien évidemment essentiel dans le monde maritime.

Sur le fond, il faut relever que le contrat type s'en tient à la définition traditionnelle du commissionnaire entendu comme celui qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordres (comp. code des transports, art. L. 1411-1 – 1, 1°). Le contrat type fluidifie les relations des parties et les modernise. Le donneur d'ordres voit ses obligations renforcées : il est notamment tenu d'une obligation d'information sur la nature et l'objet du transport, sur les modalités particulières d'exécution, sur le nom de l'expéditeur et du destinataire, sur la nature exacte de la marchandise, sur son éventuelle dangerosité, sur les prestations accessoires demandées (ce qui renvoie aux opérations de logistique). Le commissionnaire, de son côté, est tenu d'une série d'obligations, à commencer par une obligation générale de résultat quant à la bonne fin de l'opération. Il doit, dans cette perspective, non seulement respecter scrupuleusement les instructions du donneur d'ordres, mais aussi s'assurer que le substitué auquel il s'adresse est habilité à exécuter les opérations qui lui sont confiées et "dispose des aptitudes requises". On retiendra en outre, et peut-être surtout, que si le contrat type impose au commissionnaire un devoir de conseil, ce devoir de conseil est contenu dans ses justes proportions : il doit en effet s'exercer dans le domaine de compétence du commissionnaire, sous réserve de sa disponibilité, et s'apprécie en fonction du degré de professionnalisme du donneur d'ordres. Cette précision est particulièrement bienvenue, si l'on rappelle que la jurisprudence récente n'a cessé d'hypertrophier le devoir de conseil des professionnels (v. par ex. Cass. com. 18 déc. 2012, n° 11-16.223, relevant que le commissionnaire en douane, qui n'est pourtant qu'un simple mandataire, doit veiller à la conformité de la déclaration qu'il effectue soit conforme à la réglementation douanière, "alors même que son client est un professionnel exerçant le même métier que lui").

Quant à la responsabilité du commissionnaire, elle est parfaitement aménagée et ce dans ses deux aspects : sa responsabilité personnelle, engagée en cas de faute prouvée, est limitée aussi bien dans les hypothèses de pertes et d'avaries (20 euros par kg) que de retard (prix de la prestation), sauf faute intentionnelle ou inexcusable ; sa responsabilité pour fait d'autrui est limitée à celle qui est encourue par le substitué, étant précisé que si les limites d'indemnisation des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives, elles sont réputées identiques à celles qui jouent relativement à la responsabilité personnelle.

Observons enfin que si le contrat type donne compétence, en cas de litige, au Tribunal de commerce de Paris, il n'exclut pas, compte tenu de son caractère supplétif, le recours à l'arbitrage : cette clause de juridiction, sans doute justifiée pour les affaires terrestres, l'est beaucoup moins pour les affaires maritimes où les opérations sont plus complexes et plus diversifiées. Permettons-nous donc de rappeler que l'article 1er du règlement d'arbitrage de la CAMP prévoit expressément une compétence en matière de "commission de transport et opérations multimodales".

Limitation de responsabilité

22 ans après l'événement, la Cour d'appel de Bordeaux a finalement reconnu la limitation de responsabilité à l'armateur du navire "Heidberg".

En 1991, le navire, quittant Bordeaux chargé d'une pleine cargaison de grains avait dans un virage de l'estuaire heurté un môle pétrolier, le détruisant partiellement et causant des dommages à la marchandise suite aux efforts d'extinction de l'incendie qui s'était propagé à bord.

La décision du 14 janvier 2013 applique strictement les termes de la Convention de Londres de 1976. (Un pourvoi en cassation reste encore possible).

La décision : http://goo.gl/d68bS
Le commentaire du cabinet HFW agissant pour le compte de l'armateur :

http://goo.gl/yl5We
La Convention de Londres de 1976 :

http://goo.gl/KOiKV

Jurisprudence

Navire "Verdana"

Le fait pour un fréteur au voyage de se priver volontairement (dans la charte) de la possibilité d'exercer une action indemnitaire contractuelle contre l'affréteur ne peut être opposé à l'entrepreneur de manutention ; dans ces conditions, dans la mesure où seul l'affréteur qui a requis les services du manutentionnaire dispose d'une action contractuelle contre ce dernier, l'action quasi-délictuelle du fréteur contre le manutentionnaire est irrecevable.

Cour d'Appel Aix 2ème ch. 7 mars 2012,

N° 11.00990 http://goo.gl/LCRGJ

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences,
contacter le Secrétariat de la Chambre
16 rue Daunou - 75002 Paris, ou
remplissez le formulaire à l'adresse :
http://tinyurl.com/qon9ch

Jurisprudence

Si le juge ne peut refuser d'examiner une pièce régulièrement versée aux débats et soumise à la discussion contradictoire, il ne peut se fonder exclusivement sur une expertise non judiciaire réalisée à la demande de l'une des parties.

Cour de Cassation Chambre mixte 11-18.710 du 28 septembre 2012.

http://goo.gl/3tNvC

GPL et GAZ PETROCHIMIQUES

Olivier JAMBU-MERLIN, Avocat à la Cour – *Of Counsel* SCP RBM2L
Arbitre maritime

S'il est un terme qui peut caractériser celui du transport maritime de gaz hors GNL, c'est bien celui de diversité.

Diversité des produits transportés.

Les gaz de pétrole (GPL), gaz de champ ou de raffinage, aux caractéristiques différenciées : le propane est liquide sous pression atmosphérique à une température inférieure à – 40°C, alors que le butane ne l'est qu'aux environs de zéro ; à cette même température le propane affichera une tension de vapeur d'environ 5 bars, que le butane n'atteindra qu'aux environs de 30 °C de température. Les poids spécifiques de ces deux gaz ne sont pas non plus les mêmes.

Quand on en vient aux *gaz pétrochimiques*, cette variété est encore plus marquée : de l'éthylène (liquide à -104 °C, au poids spécifique inférieur à 0,5) au chlorure de vinyle (liquide à -14 °C, au poids spécifique d'environ 0,95), en passant par le propylène et le butadiène aux caractéristiques proches de celles de leurs cousins propane et butane, tous produits dits intermédiaires destinés à la production de plastique et caoutchouc.

On mentionnera aussi l'*ammoniac anhydre*, essentiellement destiné à l'industrie des engrais, dont les caractéristiques de température, poids spécifique et tension de vapeur sont encore autres.

Enfin, on relèvera que les navires "gaziers" sont souvent aptes à transporter un certain nombre de liquides chimiques ou de quasi-hydrocarbures, tels l'oxyde de propylène ou le naphta.

Diversité des marchés considérés.

S'il est vrai que les GPL alimentent les marchés du chauffage domestique et de la propulsion automobile, la pétrochimie est aussi gourmande de ces produits. Les "grosses" cargaisons, de 30 000 à 50 000 tonnes, circulent sur des routes comparables à celles du brut ou du GNL : au départ du golfe Arabo-Persique, d'Australie, du golfe de Guinée ou de mer du Nord, à destination de l'Europe, de l'Asie ou de l'Amérique. Les "petites" cargaisons, inférieures à 5/6.000 tonnes sont bien entendu essentiellement dédiées au cabotage régional, le coût du fret sur grandes distances étant hors de proportion avec le prix de la cargaison. Il s'agit souvent d'une activité de distribution, en provenance de grands stockages ou de raffineries, à destination d'unités de distribution locale, embouteillage ou camionnage.

En matière de *gaz pétrochimiques*, les choses se présentent de manière un peu différente. Pour deux raisons: D'une part nous parlons ici de produits dont la valeur ajoutée est le plus souvent suffisamment élevée pour supporter le coût marginal d'un transport en unités de taille moyenne, voire petite, sur de longues distances, pas nécessairement sur de plus gros navires "ramasseurs". D'autre part, bon nombre de terminaux pétrochimiques sont dotés de stockages de relativement petite taille, adaptés à leurs productions en amont comme en aval.

Pour autant, une partie non négligeable du trafic pétrochimique se réalise en cabotage, parfois vers de très petites installations : citons le cas du site de Baglan Bay, au Pays de Galles, qui accueillait deux fois par mois un navire ethylénier …. sous clause NAABSA ! *(Ndlr : Not Always Afloat But Safely Aground , voir aussi : **http://goo.gl/HEXTW**)*.

Diversité en termes de navires.

Cette diversité s'exprime tant en termes de dimensions, ou de capacité de charge, qu'en termes de caractéristiques techniques.

Pour simplifier, *les plus gros navires, de 30 000 à 85 000 m3* de capacité, seront capables de transporter à pression atmosphérique (avec des soupapes tarées à 250 mb) du GPL et de l'ammoniac, et leurs cuves supporteront donc des températures d'environ -42 °C et des poids spécifiques de 0,68. Grands navires, destinés à de grands terminaux, ils sont dotés de capacités de réfrigération par reliquéfaction des vapeurs leur permettant de maintenir température et pression, voire de les diminuer légèrement. Ce que le jargon des opérateurs nomme des navires "*fully-ref*".

A l'autre bout de l'échelle, *les plus petits navires, de 1 000 à 5/8 000 m3* de capacité, sont parfois les moins sophistiqués, s'apparentant à de simples bouteilles de gaz pressurisées, sans capacité de reliquéfaction. Ne supportant pas de températures inférieures à -5 °C (c'est une question de qualité d'acier des cuves) mais des pressions pouvant aller jusqu'à 18 bars, ils sont le plus souvent dédiés au cabotage de GPL. On parle ici de navires "*fully-press*".

Entre ces deux catégories, disons de 5 000 à 30 000 m3, un très grand nombre de navires beaucoup plus sophistiqués, dotés d'installation de reliquéfaction, et capables de supporter – 48°C de température en cuves (propylène à pression atmosphérique), un poids spécifique de 0,95 (chlorure de vinyle à pression atmosphérique) et une pression en cuve de 5 bars ou plus correspondant à un propane ou propylène aux alentours de 0 °C, donc sous reliquéfaction . Ce que l'on appelle, de manière erronée des navires "*semi-ref*", là où on devrait dire "*semi-press*". Avec une mention spéciale pour les navires dits "éthyléniers", capables des mêmes performances en termes de pression et poids spécifique, mais dont l'acier des cuves peut supporter une température de -104 °C.

Précisons en plus que, tant "*fully-ref*" que "*semi-ref*", les navires dotés d'installations de reliquéfaction disposent généralement aussi d'échangeurs de chaleur destinés à pouvoir décharger, le cas échéant, à une température supérieure à celle du chargement : sur les navires à faible pression de tarage des soupapes (*fully-ref*), il n'est pas envisageable de laisser se réchauffer la cargaison.

Suite de l'article page 3.

Jurisprudence

N'étant pas tenus de soumettre aux parties la motivation de leur sentence avant son prononcé et ne s'étant fondés, dans celle-ci, sur aucun fait distinct de ceux invoqués par les demandeurs, dont le défendeur n'aurait pas été à même de débattre, mais seulement sur un fait tiré d'une pièce régulièrement versée aux débats, c'est sans méconnaître les exigences de la contradiction que des arbitres ont décidé de statuer sans inviter préalablement les parties à s'expliquer sur ce fait.

Cour de Cassation - 1ère Chambre civile - 19 décembre 2012 - N°11-10.973 : http://goo.gl/2Qk3R

Simplification et harmonisation

De nouvelles formalités déclaratives en Europe applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes

L'ordonnance définit un format informatique standardisé à l'échelle européenne avec un guichet unique dématérialisé pour l'accomplissement des Formalités déclaratives.

Le rapport : http://goo.gl/LgaoM
L'ordonnance : http://goo.gl/sqcEL

Gazier GPL "Lapérouse" (2008) Capacité 22 500 m3

Crédit photo : Geogas Maritime SAS

http://www.geogas.ch

When is a "clean bill" not clean ?

La clause RETLA qui apparaît quelques fois sur les *"bill of lading"* impliquant des cargaisons de produits métalliques ou de produits forestiers établit seulement le bon état apparent.

Le dossier Ince and Co : http://goo.gl/Svxj7

Une Clause RETLA standard :

"The term "apparent good order and condition" when used in this bill of lading with reference to iron, steel or metal products does not mean that the goods, when received, were free of visible rust or moisture. If the shipper so requests a substitute bill of lading will be issued omitting the above definition and setting forth any notations as to rust or moisture which may appear on the mate's or tally clerk's receipts".

Les accidents maritimes en 2012

Le grand public a focalisé sur l'accident du "Costa Concordia" mais le groupe Allianz a constaté dans une étude récemment publiée que les accidents maritimes en 2012 ont diminué de 27% par rapport à la moyenne des 10 dernières années.

L'étude et l'analyse complètes :

http://goo.gl/Pm1qQ

Suite de l'article GPL et gaz pétrochimiques de la page 2.

Ajoutons enfin que, mêmes modernes, ces navires ne peuvent guère transporter simultanément plus de deux produits différents, bien que dotés de plusieurs cuves, simplement parce qu'il faut maintenir une ségrégation parfaite au niveau de la reliquéfaction : les vapeurs aspirées d'une certaine cuverie (combinaison de cuves) doivent retourner sous forme liquide dans la même cuverie.

On aurait pu penser qu'un trafic aux contraintes et spécificités aussi particulières aurait généré un ou des contrats particuliers. Un certain nombre de tentatives en ce sens ont vu le jour. On citera pour mémoire les deux produits du BIMCO, à savoir la GASTIME et la GASVOY, de la fin des années 1970, dont le caractère outrancièrement *owners'minded* a sérieusement réduit les chances de succès.

En parallèle, certaines compagnies pétrolières ont développé, à partir de leurs chartes-parties "liquides", des modèles gaziers : SHELL Gas Voy et BP Gas Voy, par exemple. Au bout du compte, tout au moins en termes d'affrètement au voyage, il faut reconnaître que la vedette reste à l'inusable ASBATANK-VOY, immémoriale charte pétrolière plutôt équilibrée dans ses grandes lignes, sur laquelle viennent se greffer les clauses propres à chaque affréteur (les *Total Terms*, *Exxon Terms*, *Dow Terms* etc.) incluant bien entendu instructions de voyage et clauses de "vetting".

Place et temps nous manquent pour nous livrer à une étude détaillée de tous ces termes. Un bref coup d'œil simplement à deux points sur lesquels pèsent les spécificités de ce marché et qui constituent fréquemment de vrais casse-tête pour les personnes en charge de l'affrètement et des opérations chez les armateurs et/ou fréteurs.

Quand on parle de pétrochimie sur de longues distances, il s'agit souvent de cargaisons groupées : il n'est pas rare de voir entre 4 et 6 lots de 2/3.000 tonnes sur un même navire. Et c'est là qu'intervient la "*completion / rotation / segregation clause*", âprement négociée parce que rentrent en ligne de compte de nombreux facteurs : "*segregation*" entre cargaisons différentes (pour plusieurs lots d'un produit de même qualité, provenant de différents chargeurs et destinées à être déchargées dans le même bac chez le même réceptionnaire, il n'est pas acquis que les affréteurs respectifs consentent à une reliquéfaction commune ...) ; "*rotation*" à organiser tant au chargement qu'au déchargement en fonction des contraintes de cuverie, de stabilité, de résistance, de tirant d'eau voire de tirant d'air, et des *desiderata* de l'armement. Tout ceci le plus souvent mis à mal durant le voyage par le retard du navire ou un changement de programme (forcément impératif et non négociable) de tel ou tel chargeur ou réceptionnaire, le tout se traduisant généralement par un besoin de soutage imprévu qui se heurte à une contrainte de tirant d'eau ... Toutes sortes de questions qui peuvent aussi se poser en vrac sec ou en conteneurs, mais qui ici prennent une saveur particulière du fait des caractères de la cargaison et de la nécessité d'assurer un contrôle permanent de sa pression et de sa température, venant s'ajouter aux autres contraintes.

La question de la freinte de route, donc des quantités chargées et déchargées, prend aussi une acuité particulière. Comme toujours, chargeurs et réceptionnaires cherchent à voir reconnaître les quantités "*terre*", alors que le navire veut voir reconnaître les quantités "*bord*". Il est souvent difficile de concilier les trois chiffres : le poids chargé – ou déchargé – va bien évidemment être calculé en multipliant le volume – ou la différence de volume – mesuré par le poids spécifique théorique, qui est fonction de la température, et de la pression correspondante. Point n'est besoin d'être grand technicien pour réaliser qu'outre les imprécisions toujours possibles dans les mesures et calculs, les caractéristiques de la cargaison (température & pression) mesurées à bord ne sont pas identiques à celles relevées à l'autre bout de la ligne de chargement, du seul fait de ce chargement. Le même phénomène se retrouve au déchargement, et peut-être amplifié si le navire doit décharger à travers de son réchauffeur dans un stockage sous pression.

Cette diversité évoquée plus haut rend particulièrement vivants l'affrètement et "*l'operating*" de navires transporteurs de gaz, exigeant des opérateurs de telles flottes tous ordres de connaissances et capacités, techniques, commerciales et aussi juridiques.

On ne peut que regretter qu'un tel savoir-faire, né il y a un bon demi-siècle en France, n'y soit plus présent.

Pour s'abonner GRATUITEMENT

à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

3 numéros par an

Janvier - Avril - Septembre

Contacter le Secrétariat de la Chambre

E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

la France crée une zone économique exclusive en Méditerranée

La création d'une zone économique exclusive (ZEE) en Méditerranée a fait l'objet d'un décret, publié au Journal officiel du 14 octobre 2012 http://goo.gl/Qqzbj ... Elle prend la place de la zone de protection écologique (ZPE) créée en 2003, y compris une zone contestée avec l'Espagne. Jusqu'en 1990, les pays riverains de la Méditerranée n'avaient instauré que des eaux territoriales (jusqu'à 12 milles), avant que certains pays mettent en place des ZPP (zones de protection de la pêche) ou des ZPE de tailles variables (ainsi, la ZPE française s'arrêtait à 70 milles des côtes). L'instauration de cette ZEE, après celles d'autres pays comme le Maroc ou la Tunisie), va dans le sens d'une appropriation accrue des ressources par les États riverains.
"Le Marin" 15/10/2012.

Sanctions US contre l'Iran

L'International Group of P&I clubs vient de publier une nouvelle série de questions les plus fréquemment posées afin d'éclairer au mieux les armateurs, opérateurs ou assureurs de navires pouvant être affectés, quelques fois sans le savoir, par les diverses lois et réglementations de plus en plus complexes et variées : http://goo.gl/oi48D

FPSO
Floating Production, Storage and Offloading
(Unité flottante de traitement, stockage et expédition)

Lors de la dernière réunion de l'IUMI - International Union of maritime Insurance à San Diego, M. Spencer Clarke de Concordia Consultancy (http://www.concordiaconsultancy.com) a fait une présentation complète sur les FPSO.

Le fichier Power-point :

http://goo.gl/KhuF4

Gaz Naturel Liquéfié (GNL)

Gabriel Touchard - Juriste d'entreprise - GDF Suez
Arbitre maritime

(L'auteur précise que ses propos sont strictement personnels et n'engagent que lui)

Le gaz naturel est une belle source d'énergie. Ses réserves mondiales se comptent probablement en centaines d'années. Il est relativement propre, en ce que sa consommation ne rejette que peu de particules toxiques ou polluantes. Elle rejette en outre substantiellement moins de CO2 que le charbon et le pétrole.

Le gaz naturel apparaît donc comme l'énergie la plus adaptée pour permettre la transition nécessaire, sur les 30 ans à venir, vers une production énergétique (d'électricité essentiellement) dite "renouvelable" (production d'énergie éolienne, hydraulique (fluviale et marine), solaire, géothermique et autres) qui sera couplée à des réseaux électriques intelligents tendant à adapter au mieux et à chaque instant, sur une très grande échelle, la consommation d'énergie avec sa production.

Le gaz naturel a donc très probablement un bel avenir devant lui. Et, au sein de cette belle source d'énergie qu'est le gaz naturel, se trouve le Gaz Naturel Liquéfié (GNL). Ce GNL n'est rien d'autre que du gaz naturel sous une forme refroidie (- 163° environ) qui le rend liquide. Cette liquéfaction du GNL permet une réduction de volume de 600 fois environ. Le GNL est donc parfaitement propice au transport et au stockage du gaz naturel. Il suffit ensuite de le réchauffer pour qu'il se dilate et se retransforme à nouveau en gaz naturel afin d'être injecté dans le réseau de transport et de distribution du gaz naturel qui l'acheminera, après avoir été prélevé par exemple dans le sous-sol du plateau continental Nigérian ou Norvégien, jusqu'à votre chaudière à gaz.

Ce sont les raisons pour lesquelles la croissance de la production et du commerce mondial du GNL est constante et va continuer à l'être. Le GNL permet, en outre, de s'affranchir, grâce notamment à la flotte mondiale de navires méthaniers, en croissance constante et composée à ce jour d'environ 400 navires, des contraintes physiques, politiques et commerciales du transport interétatique par "tuyau" du gaz naturel. Le GNL donne en effet toute liberté physique à son propriétaire, une fois chargé à bord du navire méthanier qu'il affrète, de l'acheminer où bon lui semble, notamment vers les marchés les mieux valorisés, en Asie aujourd'hui.

Ainsi, le commerce du gaz naturel, grâce au GNL, va probablement devenir, à terme, à l'instar du commerce du pétrole, totalement fluide et mondial. Tous les continents ou presque vont devenir, à des degrés plus ou moins avancés, producteurs et/ou consommateurs de GNL.

L'exemple des Etats-Unis est à cet égard édifiant. Tous les analystes annonçaient que les Etats-Unis allaient devenir entièrement dépendants des importations de gaz naturel à partir du milieu des années 2000. Or, contre toute attente, les Etats-Unis ont au contraire commencé à produire, à cette même période, du gaz naturel dit "non conventionnel". Ce gaz naturel, contrairement au gaz naturel produit jusqu'alors provenant de "poches" de gaz souterraines clairement identifiées, se trouve de manière diffuse dans la roche qu'il convient donc de fracturer pour l'en libérer afin de le récupérer. Les Etats-Unis sont donc devenus auto-suffisants en gaz naturel et voient de plus à ce jour de nombreux projets visant à transformer les usines de regasification, construites dans la perspective des importations annoncées, en usine de liquéfaction du gaz naturel tendant à exporter demain ce gaz, sous forme de GNL, dans le monde entier. La Russie qui pensait que les Etats-Unis allaient devenir dépendants de son gaz, voit au contraire un nouveau concurrent émerger. Ainsi, en une décennie environ, les Etats-Unis seront passés d'une nation annoncée comme totalement dépendante des importations de gaz naturel à une nation exportatrice, avec toutes les conséquences économiques, politiques, géostratégiques et écologiques que ce changement emporte. Il peut apparaître à cet égard regrettable que la France interdise les forages exploratoires dont l'objet serait uniquement d'apprécier la réalité des réserves de gaz naturel non conventionnel sur son territoire. Une telle appréciation permettrait, il nous semble, de décider, au vu des réserves effectives et d'un retour d'expérience complet sur ce mode d'extraction, d'exploiter ou non ce gaz.

Les méthaniers Provalys et Matthew au chantier de Brest

Crédit photo : GDF SUEZ -Air Breizh Services - Stephane Roza - 4 avril 2009

Le droit applicable au GNL

Gabriel Touchard - Juriste d'entreprise - GDF Suez
Arbitre maritime

(L'auteur précise que ses propos sont strictement personnels et n'engagent que lui)

D'abord quelques repères afin de fixer les idées : une cargaison de GNL c'est, environ, 1 Twh, soit la consommation annuelle en gaz de 100 000 foyers utilisant le gaz comme principale source d'énergie (chauffage, eau chaude et cuisine). Une cargaison de GNL c'est aussi environ 1 mois et demi de production énergétique d'un réacteur nucléaire standard. Cette même cargaison de GNL représente, en terme de valorisation financière, au prix de marché actuel du gaz naturel en Europe, environ 30 millions d'euros ou, au prix de marché en Asie, si tant est qu'il existe, environ 50 millions d'euros.

L'exploration, la production, le transport et la regasification du GNL sont des activités industrielles particulièrement techniques, complexes qui nécessitent des investissements financiers dont l'échelle se compte en milliards ou en dizaine de milliards d'euros.

Cet article porte sur l'encadrement juridique des activités GNL dites de "*midstream*", c'est-à-dire se limitant à la prise en charge, le transport maritime et la livraison du GNL.

Si ces activités de "*midstream*" sont physiquement assez complexes, elles reposent toutefois sur un encadrement juridique relativement simple car très standardisé, d'inspiration, de langue et de régime juridique applicable anglais ou anglo-saxon.

1. Le contrat "source" est le contrat d'achat long terme de GNL, conclu entre le ou les producteurs-vendeurs et l'acheteur. Ces contrats long terme sont consubstantiels à la production du GNL car elle n'existerait pas sans eux. C'est en effet parce que les acheteurs long terme se sont engagés à payer les volumes annuels de GNL, enlevés ou livrés par navires (représentant la "cargaison de GNL" mentionné ci-avant), pour de longues périodes, de 20 ans le plus souvent, que les producteurs, et leurs banques, ont engagé les lourds investissements nécessaires à la production. Ces contrats long terme leur assurent ainsi les revenus leur permettant de rentabiliser ces investissements.

La clause fondamentale de ces contrats long terme, au-delà des volumes annuels à livrer, de la durée du contrat et de l'*incoterm* FOB ou DES (DAT) utilisé, est la fameuse clause de "*take or pay*" au terme de laquelle l'acheteur s'engage à payer, qu'il les prenne ou non, lesdits volumes de GNL. Cette clause, angulaire, de ces contrats est particulièrement lourde à assumer pour les acheteurs qui s'engagent à payer le GNL sur la période considérée. Elle est cependant tempérée par certains mécanismes conférant une flexibilité relative aux acheteurs, comme la clause de "*make up*", au terme de laquelle les volumes non pris par l'acheteur, mais payés en application de la clause de "*take or pay*", peuvent être, à de strictes conditions, livrés dans le futur par le vendeur.

La rigueur de cette clause de "*take or pay*" est également, et principalement, allégée par la seconde clause fondamentale de ces contrats long terme qui est la clause de "*révision de prix*" permettant aux parties, à certaines échéances fixes, tous les 3 ou 4 ans généralement, de renégocier le prix du GNL. En effet, ce prix est très souvent fixé sur la base d'indices (le plus souvent, principalement, sur le cours du Brent) qui évoluent dans le temps et dont l'évolution échappe totalement aux parties. Ainsi, par exemple, quand le cours du Brent passe de 40 USD en novembre 2008 à 120 USD quatre ans plus tard, l'acheteur paye son GNL 3 fois plus cher. Ces changements drastiques peuvent, couplés à l'obligation de "*take or pay*", être fatals à l'acheteur, ou éventuellement, en cas de baisse du prix, aux producteurs.

C'est pourquoi les parties se sont contractuellement engagées, en fonction de l'évolution comparative du prix du GNL payé et de la valeur du gaz dans le marché de l'acheteur, concept qui pourrait faire à lui seul l'objet d'une longue étude, à renégocier le prix du GNL à échéances régulières afin de l'adapter à l'évolution de cette valeur du gaz dans le marché de l'acheteur.

Ces négociations, dont les enjeux se chiffrent très vite en centaines de millions ou en milliards d'euros, de nature certes juridique mais surtout économique, durent de 6 mois à un an généralement. Elles sont aujourd'hui compliquées par de grandes tendances de fond qui n'étaient pas prévues lors de la conclusion de ces contrats long terme comme la grande volatilité des indices de référence (comme le Brent), l'internationalisation des acheteurs et donc la difficulté croissante à définir leur marché gazier de référence, ou l'apparition de prix de marché du gaz naturel *stricto sensu* (c'est-à-dire sans lien avec des indices de référence comme le Brent), prix qui se découplent, à la baisse aujourd'hui, des indices de référence fixant le plus souvent le prix du GNL dans les contrats long terme.

Au terme de ces négociations, les parties, si elles n'ont pas trouvé d'accord, peuvent soumettre leur différent à un tribunal arbitral, avec tous les aléas que ce processus engendre eu égard en particulier à l'importance des montants financiers en jeux et au caractère de plus en plus complexe, en terme économique notamment, du contenu des discussions.

2. Le second contrat essentiel à ces activités de "*midstream*" GNL est la charte-partie permettant l'affrètement des navires méthaniers qui transportent les cargaisons de GNL du point de production au point de livraison. La "*super major*" Shell (qui a, pour fixer les idées, un chiffre d'affaires de l'ordre de 500 milliards d'USD et un résultat net de plus de 30 milliards) a établi une charte-partie type, la « LNG Shell time charter-party », qui sert aujourd'hui de modèle à la quasi-totalité des affrètements à temps. C'est un modèle de charte-partie, à l'analyse assez classique, qui vise à répartir équitablement les risques entre l'armateur et l'affréteur. De nouvelles clauses y sont apparues récemment comme celle tendant à régir spécifiquement le risque de piraterie. Les loyers court et moyen termes de ces chartes ont très peu connu la crise (à l'exception notable de 2010) et se situent aujourd'hui à des taux journaliers avoisinant les 120 000 USD alors que les armateurs rentrent dans leur frais à des loyers se situant aux alentours de 70 000 USD.

Si ce modèle de charte-partie à temps est très bien adapté aux affrètements de navires méthaniers pour plusieurs mois ou années, il apparaît cependant mal correspondre aux risques liés aux ventes nécessitant des affrètements pour un voyage donné, de plus en plus fréquents en raison de la nécessité, eu égard aux taux d'affrètement élevés, pour les "*disponent owners*" d'optimiser leur flotte et pour les acheteurs de GNL, eu égard à la valeur d'une cargaison sur le marché international, d'optimiser leur portefeuille de GNL.

Cette inadaptation relative s'illustre, par exemple, en cas de non disponibilité de la cargaison pour cause de force majeure. L'affréteur devra en effet tout de même payer le loyer du navire, qu'il n'utilisera pourtant pas. De même, en cas de retard dans la présentation du navire par l'armateur, la seule option possible en faveur de l'affréteur sera l'annulation de la charte alors que cette présentation tardive du navire pourra empêcher le chargement de la cargaison et exposera ainsi l'affréteur, par ailleurs vendeur de la cargaison, à des dommages-intérêts importants vis-à-vis de son propre vendeur et de son acheteur.

Les quelques modèles de charte-partie GNL au voyage tendant à rééquilibrer le partage des risques entre l'armateur et l'affréteur n'ont pas encore connu de succès pratique, les armateurs de navires méthaniers profitant de leur position actuelle de force sur le marché.

3. Le troisième type de contrat important pour ces opérations de "*midstream*" GNL est le contrat de revente de GNL aux termes duquel les acheteurs long terme initiaux revendent leur cargaison sur des bases plus court terme.

Au premier rang de ces contrats se trouve un contrat cadre permettant la réalisation de vente "*spot*", c'est-à-dire unique, de cargaison de GNL, que cette vente se fasse au départ (FOB) ou à l'arrivée (DES/DAT). Il existe deux grandes familles pour ce type de contrat cadre. L'une d'inspiration anglo-saxonne, avec un modèle de contrat type long et exhaustif, très juridique, et un second modèle d'inspiration plus continentale, plus synthétique et opérationnel, élaboré dans le cadre du GIIGNL, association regroupant une partie substantielle des importateurs mondiaux de GNL. Les clauses fondamentales de ces contrats sont les clauses de "*failure to deliver*" et de "*failure to take*".

On trouve ensuite dans cette série de contrats de vente de GNL plus court terme, un second type de contrat hybride entre les contrats d'achat long terme et les contrats cadres "*spot*", qui porte sur la livraison de GNL sur des périodes de quelques mois à quelques années.

"Nulla regula sine exceptione".

Pas de règle sans exception

Le transport maritime de gaz

◉ Un film de présentation du GNL :
http://goo.gl/Kcn0e

◉ Les différents types de "gas-carriers" :
http://goo.gl/eFeIc

◉ Visite par des marins à bord d'un méthanier, le reportage photo : http://goo.gl/upjzZ

◉ Le transport de gaz par mer :
http://goo.gl/mSfzt

◉ La présentation Power-point de TGE à la conférence de Hambourg 2011 :
"Ship efficiency" : http://goo.gl/yHBbw

◉ Cours avancé sur les navires gaziers :
http://goo.gl/2FXdZ

◉ La sécurité à bord des navires gaziers :
http://goo.gl/TUSP8

◉ Le rapport de Germanischer Lloyd commandé par l'EMSA - European Maritime Safety Agency - sur les règlements liés au soutage au gaz des navires :
http://goo.gl/DDPu0

◉ Un glossaire des termes spécifiques :
http://goo.gl/vWepC

◉ Le SIGTTO (Society of International Gas tankers and Terminal Operators). Les 120 membres couvrent env. 95% de la flotte LNG mondiale et 60% des LPG :
http://www.sigtto.org

◉ La liste des navires LNG en service ou en construction : http://goo.gl/UxCIs

◉ La liste des membres du SIGTTO et les liens vers leurs sites web :
http://www.sigtto.org/SIGTTO/Members

◉ Les journaux :
Oil and Gas Journal :
http://www.ogj.com/index.html
LNG World Shipping Journal :
http://goo.gl/XN9m0
LNG World News :
http://www.lngworldnews.com
LNG for transport forum :
http://goo.gl/V6RCH

◉ La 17ème conférence internationale sur le LNG à Houston 16/19 avril 2013 :
http://www.lng17.org

◉ Le gaz naturel liquéfié, un carburant d'avenir pour un transport maritime respectueux de l'environnement :
http://goo.gl/rF2by

Documentation

Sur le site de la Chambre www.arbitrage-maritime.org vous pouvez télécharger gratuitement tous les numéros de "La Gazette de la Chambre" déjà parus ainsi que les "Tirés à part" de tous les articles qui ont été publiés.

Divers autres articles et communications sont également disponibles gratuitement dans la rubrique "Miscellanées":
http://goo.gl/ZXwYW

Le GNL, le carburant maritime du futur ?

Laurent Rambaud
Responsable du Développement Retail LNG - GDF Suez LNG

Bien que le gaz naturel sous forme de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) soit utilisé depuis des années par les méthaniers, il ne représente qu'une part anecdotique dans les carburants utilisés par le transport maritime. La Norvège est pionnière dans ce domaine, principalement grâce à une incitation étatique, mais les réglementations environnementales devenant de plus en plus en plus contraignantes, la part de marché du GNL carburant pour navires devrait croître significativement à partir de 2015. Les différents acteurs, y compris les fournisseurs de GNL s'y préparent.

Une réglementation plus stricte sur les émissions des navires.

Une nouvelle directive européenne sur les seuils maximums de soufre dans les carburants marins utilisés par les navires marchands a été adoptée le 29 octobre 2012 par le Conseil européen des ministres des Transports, à la suite du vote favorable du Parlement européen. La directive reprend à son compte les seuils et le calendrier prévus par l'Organisation Maritime Internationale dans l'annexe VI de la Convention internationale *Marpol* modifiée en 2008 ; elle a pour objectif d'améliorer la qualité de l'air des côtes européennes, dans un souci de santé publique.

Les émissions d'oxydes de soufre (SOx) devront donc être drastiquement limitées de 1,5 % (pourcentage massique) aujourd'hui à 0,1% en 2015, dans un premier temps dans des zones dites à émissions contrôlées (*Emissions Control Area*, ou ECA) des côtes d'Amérique du Nord et des mers d'Europe du Nord (Manche, Mer Baltique et Mer du Nord).

Cette obligation s'appliquera aussi à l'échelle mondiale avec un délai supplémentaire : de 3,5% aujourd'hui à 0,5% en 2020, ou 2025.

Les émissions d'oxyde d'azote (NOx) sont quant à elles limitées à 14.4 g/kWh, et devront être abaissées à 3,4 kWh dès 2016 dans ces ECA.

Avec une réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime toujours en arrière plan, on peut anticiper qu'une contrainte nouvelle s'appliquera aux armateurs et opérateurs de navires.

Des émissions et une maintenance réduites, mais en compétition avec des solutions alternatives

Le GNL présente une alternative idéale au fioul lourd ou *Heavy Fuel Oil* (HFO), avec un gain de 80 % des émissions de NOx, de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, et une absence des émissions de soufre.

Le GNL présente en outre l'avantage, non négligeable, de nécessiter une moindre maintenance des moteurs, et de réduire considérablement les risques de pollution des eaux.

Cependant, la percée du GNL sur le marché des carburants maritimes est lente, et le gaz naturel est en compétition avec des solutions alternatives pour répondre à ces nouvelles réglementations.

La technologie des moteurs est un premier paramètre à considérer. Actuellement les moteurs rapides utilisant du gaz sont bien développés, notamment pour les méthaniers, alors que les moteurs lents, utilisés sur une grande partie de la flotte commerciale, nécessitent encore des développements par les motoristes pour un fonctionnement au gaz. Les armateurs ou opérateurs, réticents à renouveler tout ou partie de leur flotte, pourraient donc préférer un simple changement de fioul, du HFO vers les produits distillés – *Marine Gas Oil* (MGO) ou *Marine Diesel Oil* (MDO) – carburants qui peuvent être utilisés avec des modifications mineures des moteurs. Toutefois, les surcoûts générés par cette option seront importants, puisque les produits distillés sont bien plus chers, et tout laisse à penser que cet écart va aller en s'agrandissant, autant par rapport au fioul lourd, que par rapport au GNL.

Les technologies de lavage des gaz d'échappement (ou *scrubber*) associées à l'utilisation de fioul lourd peuvent aussi répondre, en partie, à la réglementation, mais elles ne semblent pas complètement matures, et parfois inadaptées à certains types de navires, sans parler de leur coût. De plus la réglementation européenne a fixé les limites : le système doit fonctionner en circuit fermé, sans rejet en mer des eaux de lavement.

Pour les émissions de NOx, les technologies de SCR (ou *Selective Catalytic Reduction*) permettent de continuer à utiliser des fiouls conventionnels par un traitement post-combustion, mais tant les *scrubbers* que les SCR nécessitent des températures élevées de sortie des fumées qui peuvent être problématiques.

Développer une logistique d'approvisionnement

En réalité, les considérations techniques n'étant pas insurmontables, le principal frein au développement du GNL comme carburant pour le transport maritime réside dans l'absence d'infrastructures de distribution de GNL ; pour surmonter cet obstacle, la plupart des opérateurs ou armateurs désireux de passer au GNL et commandant actuellement des navires envisagent donc une propulsion combinée gaz et fioul.

Plusieurs schémas sont envisageables pour l'approvisionnement en GNL : navires souteurs qui se rechargent dans les terminaux méthaniers et distribuent le GNL directement aux navires clients – schéma qui semble idéal pour démarrer l'activité car il nécessite finalement peu d'investissement et limite les autorisations à obtenir – ou bien stations satellites portuaires, avec possibilité de chargement du GNL à quai ou par barge de soutage – solution qui requiert plus d'investissements, et soumise à autorisations , avec les incertitudes et les délais inhérents.

Les *majors* et sociétés gazières s'intéressent à cette activité depuis quelque temps déjà et semblent prêtes à franchir le pas - certaines préparant d'ores et déjà les investissements et engagements nécessaires - mais leur implication seule ne suffira pas à faire du GNL un carburant de référence.

Suite de l'article page 7.

Suite de l'article Le GNL, le carburant maritime du futur? de la page 6

Un cadre réglementaire adapté au GNL est nécessaire : le code IGF (*International Code of Safety for Gas-Fuelled Ships*) en cours d'élaboration et attendu pour 2014 permettra de clarifier des points importants pour le design des navires utilisant le GNL carburant, comme la position des citernes par exemple ; des standards et normes pour les systèmes de soutage (un groupe ISO en est en charge du sujet) devraient également favoriser l'essor de l'activité.

Mais la clé du succès réside, comme dans tout projet, dans la rentabilité économique ; avec un coût compétitif face au diesel et une plus grande efficacité énergétique, le GNL a le potentiel d'aider les armateurs et opérateurs maritimes à franchir ce cap réglementaire.

Quel potentiel pour le GNL ?

Les estimations varient entre 30 et 60 mtpa (millions de tonnes par an) de GNL au niveau mondial pour ce marché à l'horizon 2030, avec une part non négligeable pour l'Europe de 10 mtpa (chiffres à comparer à la production mondiale actuelle de GNL de 244 mtpa).

La taille réelle de ce marché reste la seule incertitude, qui peut encore faire hésiter les fournisseurs de GNL et de service d'approvisionnement en GNL, et les armateurs et opérateurs maritimes, avant de se lancer dans de nouveaux développements.

La volonté des deux parties d'avancer, et la réalisation concrète d'un projet d'envergure devraient avoir un effet d'entraînement pour convaincre l'ensemble des acteurs de la capacité du GNL à devenir un carburant de référence pour le transport maritime.

Arrivée du méthanier "Provalys"
au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne (30/04/2011)
Crédit photo : GDF Suez / Cyrille Dupont
www.gdfsuez.com

Connaissements électroniques

Déjà fréquemment utilisés par le secteur "pétrole", les transporteurs maritimes de "vracs secs" sont aussi intéressés par les connaissements électroniques.

Les analystes estiment qu'une simple expédition maritime génère en moyenne 36 documents "papier" originaux et 240 copies.

Cargill vient d'effectuer une 1re expédition de céréales sous connaissement électronique appelé Cargodocs, développé par la société maltaise Electronic Shipping Solutions (ESS).

http://goo.gl/CKlAZ

Le système Cargodocs utilisé par Cargill : http://goo.gl/1q8hj

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur le lien ci-dessous :

http://tinyurl.com/d7zu3yv

To download abstracts in English of some recent awards, follow the above link

Quelques sentences récentes

N° 1200 - C/P Synacomex 90 - Erreur de devises en paiement du fret - Demande de restitution du trop-perçu - Remise de notice sur rade - Lettre de garantie - Certificat d'exemption d'assurance de navire ancien - Clause WIFPON - Décompte des staries.

L'affréteur demandait le remboursement du trop-perçu pour avoir payé par erreur le fret en euros au lieu de dollars US ce que refusait le fréteur qui prétendait le compenser avec les surestaries qu'il estimait dues. Le navire, qui avait donné sa notice sur rade, n'avait pu accoster faute, pour l'affréteur, d'avoir présenté une lettre de garantie en substitution du connaissement manquant, mais, de son côté, le fréteur n'avait pas présenté aux autorités portuaires le certificat d'exemption exigé en raison de l'âge du navire.
Les arbitres ont décidé que la clause WIFPON permettait au navire de donner sa notice sur rade et que le décompte du temps de planche devait s'effectuer jusqu'à la remise par l'affréteur de la lettre de garantie mais qu'il devait ensuite être suspendu jusqu'à la présentation par l'armateur du certificat d'exemption. Ils ont sanctionné l'attitude du fréteur en le condamnant à payer les intérêts légaux sur le montant à restituer, à une indemnisation au titre de l'article 700 et à supporter les trois quarts des frais d'arbitrage.

N° 1201 - C/P Gencon - Droit anglais - Transport de litchis sous température dirigée - *London Reefer Clause* - Avaries à cargaison - Assureurs subrogés - Responsabilité du navire (oui) - Calcul du préjudice.

Dans les jours suivant l'appareillage du navire, il est apparu que la durée maximum de la descente en froid prescrite par la C/P serait dépassée ce qui amena les affréteurs à faire désigner par le Tribunal de commerce local un expert judiciaire dès avant son arrivée. Celui-ci constatant des développements fongiques nombreux dans la cargaison, préconisa sa vente rapide après tri. Les assureurs subrogés demandaient que le fréteur les indemnise des pertes éprouvées sur la base de la valeur mercuriale de la marchandise.
Ayant écarté les nombreuses exceptions soulevées par la défenderesse sur l'applicabilité de la clause d'arbitrage, la compétence et la recevabilité, le Tribunal arbitral a estimé que les clauses dactylographiées donnant des consignes précises sur la conduite du froid à tenir par le bord l'emportaient sur la clause 2 imprimée et la *London Reefer Clause*, mentionnée par référence dans la C/P, qui n'avait manifestement pas été discutée au moment des négociations de l'affrètement. Il a considéré que, puisque les avaries constatées étaient plus importantes dans les compartiments où la descente en froid avait été la plus lente, le lien de causalité entre la durée de la descente en froid et les dommages était établi. Il a déterminé le préjudice sur la base du montant présenté par les assureurs, déduction faite d'une partie des destructions dues à la sénescence des fruits après une certaine date et des frais de tri correspondant.

N° 1202 - Accord de partenariat entre négociant et transporteur - Transport d'agrumes et primeurs - Avarie de moteur - Cargaison avariée - Subrogation légale (oui) - Responsabilité du transporteur (oui).

Le négociant, qui avait indemnisé les réceptionnaires pour des avaries constatées à l'arrivée du navire retardé par une avarie de moteur en cours de traversée, recherchait, avec son assureur subrogé, la responsabilité du transporteur.
Le Tribunal arbitral s'est d'abord estimé compétent car l'action du négociant se fondait non sur les connaissements mais sur l'accord de partenariat contenant la clause compromissoire. Le Tribunal a constaté qu'ayant indemnisé les réceptionnaires, le négociant justifiait de son intérêt à agir et que, selon le droit néerlandais auquel était soumis le contrat d'assurance, l'assureur bénéficiait de la subrogation légale dès lors qu'était démontré qu'il avait indemnisé son assuré.
Sur le fond, le Tribunal a considéré que les caractères de la force majeure plaidée par le défendeur n'étaient pas établis, que le transporteur avait failli à ses obligations et qu'il devait être déclaré responsable des avaries. Sur le quantum, compte tenu du caractère non contradictoire de certaines constatations et valorisations, il a appliqué, dans son pouvoir souverain d'appréciation, des décotes de 30 à 50 % sur les montants allégués des dommages.

Interview d'un Commandant de navire méthanier géré par Gazocéan

Cdt Hervé Flatrès

http://www.gazocean.com

En tant que commandant de méthanier, quelle est votre fonction ?

HF : Je suis le chef d'une expédition maritime, gérant une entité à la tête de quelques marins qui a la particularité d'être sur l'eau, mobile, soumise aux aléas météorologiques et nautiques et à l'éloignement familial. Ces éléments sont importants et nous guident sur la manière d'exploiter le navire démontrant ainsi toute la particularité du métier de marin et le rôle du capitaine.

Comment est composé l'équipage d'un méthanier ? Quelle est sa particularité ?

HF : *Stricto sensu* comme tout navire, un commandant, des officiers et du personnel d'exécution. Au-delà, pour continuer l'analogie avec la première question, en plus des standards classiques de la filière maritime, tous les membres de l'équipage reçoivent des formations particulières en rapport avec la spécificité du méthanier, sa conduite et la particularité de sa cargaison.

L'équipage est composé d'officiers pont et machine. Il en est de même pour le personnel d'exécution. Le commandant supervise l'ensemble, secondé par le chef mécanicien qui est en charge de la partie technique, production d'énergie, propulsion, installation gaz et tous les auxiliaires nécessaires à la bonne marche du navire.

Il est également secondé par le second capitaine qui est en charge de la cargaison, son chargement, son déchargement et de la maintenance des installations associées. Il participe dans une grande part à la sécurité de l'expédition et à la sauvegarde de la vie en mer.

Le rôle thermo-flottant d'un méthanier exige de fortes contraintes. Quelles sont les procédures spécifiques à mener lors de la conduite et de l'exploitation ?

HF : Bien sûr les contraintes sont fortes, car il s'agit d'un transport spécifique, très encadré réglementairement. Cela exige un savoir faire et une bonne connaissance de la conduite des outils mis à notre disposition. Globalement les procédures d'exploitation sont proposées par la Compagnie qui exploite le navire et elles sont agréées par l'Etat du pavillon où est immatriculé le navire. Ces procédures sont régulièrement auditées par cet Etat afin de maintenir un niveau de sécurité constant en conformité avec les règles d'exploitation internationales, sans cesse en évolution.

Retour d'Algérie (Arzew - Fos 23/03/2007)
Vue depuis le pont du méthanier "GDF Suez Global Energy"
Crédit photo : GDF Suez / Renaud Lefebvre
www.gdfsuez.com

Quelles sont les autres spécificités liées au transport méthanier (long trajet, accostage) ?

HF : Il nous faut contrôler le "*boil off*", l'évaporation naturelle de la cargaison qui est conservée à une température de -160°C, avec une légère surpression de quelques millibars au-dessus de la pression atmosphérique. C'est l'isolation thermique des cuves qui permet de maintenir ces paramètres. Particulièrement sensibles aux conditions météorologiques (pression atmosphérique, état de la mer, roulis, tangage, etc), il nous appartient de gérer ces évaporations qui servent également de carburant à la propulsion, le rejet à l'atmosphère étant prohibé. La conception des méthaniers tient compte de ces contraintes, pour conserver au mieux la cargaison et préserver les intérêts de son propriétaire.

Etant donné la taille des navires et leur faible manœuvrabilité toutes les précautions sont prises là encore pour les accostages. Tous les terminaux méthaniers ont des infrastructures et des moyens conçus pour accueillir en toute sécurité les méthaniers, même si la manœuvre reste délicate, pour accoster et positionner un navire de 290 mètres de long avec une précision de plus ou moins 50 cm.

L'entretien est également une étape primordiale, quel est le rôle de chacun ?

HF : Il faut distinguer la maintenance curative de la maintenance planifiée. Cette dernière se décompose en deux parties.

Les arrêts techniques avec passage au bassin de carénage. Durant ces périodes, on vérifie tout ce qui ne peut l'être lorsque le navire est à flot et nous programmons les révisions qui impliquent une immobilisation du navire.

Puis une maintenance périodique des équipements et machines durant toute l'exploitation est programmée.

Les aléas et pannes éventuelles en exploitation font l'objet d'une maintenance curative qui est gérée par le chef mécanicien et le second capitaine.

Un tel navire demande des conditions de sécurité optimale. Quelle est la conduite à avoir?

HF : Nous ne faisons aucune impasse sur la sécurité. Nous sommes à bord pour anticiper et remédier aux défaillances et pannes dès qu'elles apparaissent. Tout est important, car de nombreuses interactions existent entre tous les appareils du bord. La conduite joue un rôle très important.

Intégrer l'équipage d'un méthanier nécessite une formation précise. En quoi consiste-t-elle ?

HF : Tout d'abord une formation maritime dispensée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande est indispensable. Puis un acquis d'expérience et des formations spécifiques permettent de prétendre à la délivrance des brevets et certificats spécifiques à ce genre de navires.

Est-il difficile aujourd'hui de recruter du personnel compétent ?

HF : Il s'agit moins d'un problème de compétence que de motivations. Etant donné le type de navire dont nous parlons il est impératif que l'équipage soit motivé par ce type de transport avant toute autre chose. Une personne intéressée, travailleuse et motivée qui possède bien ses brevets, y arrivera. Mais le plus difficile est sans doute de partir en mer plusieurs semaines sans revoir sa famille. La motivation compte ainsi pour beaucoup.

Quel est le rôle de l'équipage au moment des étapes décisives et délicates que sont le chargement et le déchargement des navires ?

HF : "*Chacun son bout*" dit on à bord ! Tous les officiers et le personnel d'exécution savent ce qu'ils ont à faire. Cela se passe sous la houlette du second capitaine, qui est le chef d'orchestre en coordination avec la terre, car quand le navire est connecté, il fait alors partie de l'installation terrestre. Des chronologies bien précises se succèdent depuis l'accostage jusqu'à l'appareillage L'équipage met en œuvre ces chronologies.

Ndlr : Cette interview a déjà été publiée dans la revue Gaz d'aujourd'hui.

85% des marins de profession naviguent la majorité de leur carrière
15% trouvent un emploi à terre

L'analyse du cabinet Faststream Recrutement Ltd :
http://goo.gl/pk7f4

Convention du travail maritime

La France est le 35e Etat membre de l'OIT et le 13e Etat membre de l'UE à avoir ratifié cette convention historique, véritable code du travail mondial pour les gens de mer

http://goo.gl/kiulR

Les "Mega" navires porte-conteneurs

Il y a 25 ans que les plus grands porte-conteneurs de 4 300 EVPs (Equivalents 20 pieds) étaient devenus trop larges pour le Canal de Panama, on les appelait les "Post-panamax" (pratiquement 1/4 de la capacité du "CMA-CGM Marco-Polo" avec ses 16 020 EVPs).

On parle déjà de navires qui ne pourraient pas passer le Canal de Suez mais qui pourraient toutefois encore traverser le détroit de Malacca, entre la Malaisie et l'Indonésie, les "Malaccamax", avec 30 000 conteneurs !

Lire l'article du magazine de la BBC :

http://www.bbc.co.uk/news/magazine-21432226

Le problème des infrastructures portuaires pour les navires "Triple E", classe des porte-conteneurs géants, "Triple E" pour : "*Economy of scale, Energy efficient and Environmentallly improved*" : http://goo.gl/MGGS9

La construction en images accélérées d'un navire "Triple E": http://www.youtube.com/watch?v=vxeREd3s_UE

Assistance "La clé du succès"

Christian Quillivic
Directeur général - Les Abeilles
Arbitre maritime

Dans le cadre d'un exercice organisé par la Préfecture Maritime de l'Atlantique, "l'Abeille Bourbon" a réalisé avec succès le 9 mars 2013, le remorquage du "CMA CGM Marco Polo", le plus grand porte-conteneurs du monde appartenant à la compagnie CMA-CGM et pouvant transporter jusqu'à 16 000 boites équivalent 20 pieds.

De par sa conception et ses caractéristiques techniques, "l'Abeille Bourbon" a été étudiée pour faire face à ce type d'intervention. Néanmoins, cette opération a été rendue possible suite à l'installation, sur le gaillard* du "CMA CGM Marco Polo", d'un gousset de remorquage et d'une chaîne de portage pouvant résister à une traction de 200 tonnes et parfaitement adaptés au gréement du remorqueur.

Contrairement à certaines idées reçues, la résistance des bittes d'amarrage est calculée pour subir les efforts des aussières le long d'un quai et non pour remorquer ou faire obstacle à la dérive des géants des mers sous l'action d'une forte tempête.

Par mauvais temps, à bord des navires assistés, seule une structure renforcée permet de supporter les efforts violents engendrés par la remorque. Cette adaptation technique testée depuis de nombreuses années à bord des VLCC** mériterait d'être étendue aux navires de nouvelles générations (porte-conteneurs et paquebots géants).

Des procédures de remorquage d'urgence existent mais ne garantissent pas le succès d'une opération, en particulier lorsque cette dernière se déroule dans les pires conditions météorologiques. C'est pourquoi l'adaptation des moyens techniques aux nouvelles menaces identifiées à bord des géants des mers de nouvelle génération constitue à l'évidence une obligation désormais incontournable.

** Avant du navire (pont supérieur)*
***Very Large Crude Carrier : pétrolier d'une capacité de 200 000 à 500 000 t*

Les reportages du remorquage du "CMA CGM Marco Polo" par "l'Abeille Bourbon"

par Mer et Marine :

http://goo.gl/0vJ0N

http://goo.gl/I2Ndu

Par la Préfecture maritime :

http://goo.gl/2IbAE

Photos par l'équipage de "l'Abeille Bourbon"

Les photos du gousset de remorquage avec la chaîne de portage ont été prises par M. Pierre Painlou

Crédit photos : "Les Abeilles"

http://www.bourbon-online.com/fr

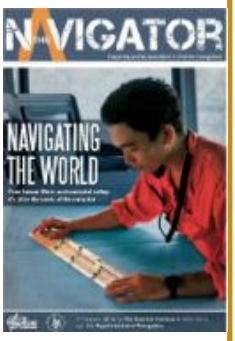
The Nautical Institute

www.nautinst.org

édite dorénavant une nouvelle publication gratuite "The Navigator".

Les 2 premiers numéros sont disponibles au téléchargement depuis leur site web :

http://goo.gl/oFmJT



http://goo.gl/6sKVe

Revue de presse
NEWS
North East West South

08/01 Le Marin – Depuis le 1er janvier 2013, le port d'Hambourg n'est plus "port franc", statut spécial instauré en 1888.

16/01 Bloomberg – la Grèce va faire payer des impôts à ses armateurs de navires battant pavillon étranger réformant un régime quasi-intouché depuis 1955.

18/01 Fairplay – La fin des travaux d'agrandissement du Canal de Panama est retardée à juin 2015.

19/01 GCaptain – Le plus gros négociant mondial, *Glencore*, crée une armée de marines privée pour protéger ses navires http://goo.gl/Ouc42

01/02 Journal de la Marine Marchande – Le groupe *China Merchants* devient partenaire de *CMA-CGM* à hauteur de 49% dans *Terminal Links*, la filiale gérante de terminaux portuaires présente notamment au Havre, Marseille, Dunkerque et Montoir ainsi qu'en Belgique, Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, aux Etats Unis et en Asie.

18/02 Le Monde – Les autorités italiennes souhaitent créer un port offshore à 14,8 km de la lagune, pour protéger Venise et décupler ses capacités portuaires.

28/02 Le Marin - Le président somalien propose une amnistie aux jeunes pirates et espère pouvoir leur offrir une reconversion professionnelle, pour "en finir" avec les attaques au large des côtes de son pays.

Actualité de la Chambre

Nous avons le regret de vous annoncer le décès survenu le 21 mars dans sa 87ème année de Monsieur Pierre Latron, Président de la CAMP de 1991 à 1994.
Pierre Latron avait été aussi Président de l'Association Française du Droit Maritime.
Le Président de la Chambre et les arbitres s'associent à la peine de sa famille et lui adressent ses plus sincères condoléances.

08/03 PortNews – Afin d'être mieux représentés mondialement, les transporteurs et armateurs russes créent une Chambre Maritime de Russie unifiant 50 organisations maritimes et fluviales et 35 compagnies maritimes.

12/03 Reuters - Une compagnie maritime chinoise prévoit effectuer cet été la première traversée commerciale de l'océan glacial Arctique, à destination des Etats-Unis et de l'Europe.

15/03 Journal de la Marine Marchande - La Russie cherche à développer la route maritime du Nord en Arctique pour livrer son gaz et ses hydrocarbures. Il lui faudra cependant au moins dix ans pour rénover les infrastructures, financer des navires et lever les obstacles juridiques.

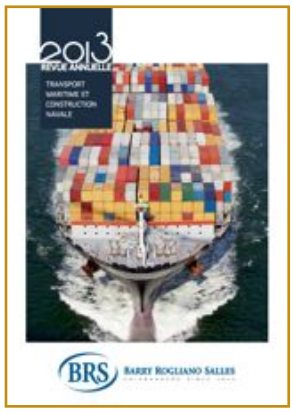
20/03 Le Marin - Le premier des 20 porte-conteneurs dits "*triple E*" sera livré en juin à *Maersk Line*. Les plus grands navires du monde formeront un premier service complet entre l'Asie et l'Europe mi-2014.

22/03 Le Marin - On ne peut pas exonérer de TVA des navires qui ne naviguent pas en haute mer. Pour cette raison, la Cour de justice de l'Union européenne vient de condamner la France.

29/03 Le Marin - Les États membres de la communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (Cedeao), Nigeria compris, vont autoriser la présence d'armes à bord des navires.

Parution de la revue annuelle de BRS

http://goo.gl/yS84k



Le plus grand objet flottant jamais construit
Longueur 448 mètres
Copyright Technip

Le Gaz Naturel Liquéfié Flottant

Le FLNG (*floating liquefied natural gas unit*, "unité flottante de gaz naturel liquéfié" en français) constitue une révolution pour le secteur de l'énergie. En plaçant les installations de liquéfaction directement au-dessus des champs gaziers, le FLNG permet de s'affranchir de la construction de longues conduites sous-marines et d'importantes infrastructures à terre. Capitalisant sur son expertise en *subsea, offshore et onshore*, Technip occupe une place prépondérante sur ce marché émergeant.

http://www.technip.com/fr/activite/offshore/gnl-flottant

Sa collaboration avec Shell, via le consortium Technip-Samsung, a été renforcée par la signature d'un nouvel accord pour la conception, l'ingénierie, la fourniture des équipements, la construction et l'installation de futures installations FLNG. Technip a également poursuivi l'ingénierie détaillée et la fourniture des équipements de l'unité FLNG Prelude de Shell, http://goo.gl/afxMc , dont la construction de la coque a débuté fin 2012. Cette unité sera le plus grand objet flottant jamais construit, avec une longueur de 488 mètres.

Le Groupe a également remporté, en consortium avec DSME, un contrat pour l'ingénierie, la fourniture des équipements, la construction, l'installation et la mise en service d'une unité FLNG pour le projet LNG 1 de Petronas, au large de la Malaisie http://goo.gl/K4zdN .

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41
Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :
contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :
editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :
http://www.arbitrage-maritime.org

Dispositions légales

Les opinions émises dans les articles sont propres à leurs auteurs et n'engagent ni la Rédaction, ni la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.