

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

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 46 - Printemps 2018

● Editorial
Ph. Delebecque
Page 1

● Sentences accord-parties.
Olivier Cachard
Pages 2 & 3

● Retour d'expérience
sur l'ECDIS.
Stéphane Rivier
Pages 4, 5 & 7

● Affaire
"Cherry Blossom"
Philippe Delebecque
Pages 6 & 7

● Sentences récentes
Page 8

● Web maritime
Navires câbliers
Page 9

" Aliud est celare, aliud tacere "



La généralisation du soupçon

Éditorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

On ne cesse, depuis quelque temps, de parler de transparence, de mise en conformité (cf. "compliance"), de dispositif d'alerte, de procédures d'évaluation, de cartographie des risques (de malveillance ou de corruption), ... à tel point que l'on peut se demander si l'on n'est pas en train d'assister à un renversement dans la conception même des rapports sociaux. Où est l'idée de confiance que nous a léguée Homère dans son merveilleux mythe de Pénélope ? La confiance n'est-elle pas la loi cachée de la condition humaine ? Serions-nous passés d'une société de confiance à une société du soupçon faite de rapports sociaux de plus en plus durs et désincarnés. La question se pose lorsque l'on a devant nous autant d'exemples où le soupçon est devenu la règle. Que l'on pense notamment à la levée du secret bancaire en cas de doute sur l'origine des fonds, aux opérations fermées aux associés et aux dirigeants en cas de conflit d'intérêts potentiel et, plus récemment, aux obligations imposées aux grandes entreprises par la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique. Cette logique de la prévention systématique et non plus mesurée alimente le soupçon et contribue à l'insécurité juridique. Entre le zèle et la paralysie, les écueils sont désormais en amont de la vie économique (rapp. P. Le Fèvre, Dalloz 2017, 1055).

Il est vrai que bon nombre d'entreprises ont été échaudées par l'extraterritorialité des mesures anti-corruption prises par les autorités américaines et qu'elles préfèrent désormais prendre les devants. Du reste, certaines d'entre elles n'avaient pas attendu les injonctions du législateur pour élaborer des codes de bonne conduite, créer des dispositifs de contrôle et d'évaluation des mesures mises en œuvre ou même s'attribuer de nouvelles obligations contractuelles. Le BIMCO lui-même n'a-t-il pas mis au point une clause "anti corruption" qui prescrit aux parties à un affrètement de respecter à tout moment les législations anti-corruption (FCPA américain, UK Bribery Act, ...) et mettre au point les procédures pour prévenir, en l'état des connaissances, la commission de toute infraction à ces législations,

susceptible d'être commise par une personne dépendant de l'armateur ou de l'affréteur ou par l'un des sous-traitants de l'une ou l'autre partie, ainsi que de garder la trace écrite de toutes les transactions conclues dans le cadre de la charte-partie ? Il est permis cependant de s'interroger sur la sanction de ces nouvelles obligations, même si la clause les envisage en évoquant la responsabilité de la partie défaillante ou en donnant la possibilité à la partie vertueuse de résilier la charte. En effet, la parfaite "compliance" ne sera sans doute pas considérée comme une excuse absolutoire et d'un autre côté, il n'est pas exclu que le moindre manquement soit perçu comme un signe de culpabilité. En outre, l'articulation des obligations de la clause avec certaines pratiques qui n'ont rien de frauduleux - on pense aux commissions d'adresse - ne va pas de soi.



Plus fondamentalement, c'est l'esprit de ces mesures qui est préoccupant. Une fois encore, la confiance est la structure intime de la matière sociale. Le monde de la mer par son appel au grand large nous l'enseigne tous les jours. Dans la même perspective, Pénélope nous a appris, par son comportement, que "la confiance crée l'avenir qu'elle attend". Essayons de ne pas l'oublier.



Parution du rapport annuel

BRS 2018

Évolution pas révolution

La prise de conscience des émissions de CO2, l'évolution des indices, la reconnaissance du besoin de traçabilité des transactions sont trois des thèmes évoqués dans l'éditorial de Tim Jones, le Président de BRS (page 3).

Et toujours, l'analyse et les chiffres de l'année sur tous les secteurs d'activité maritime : construction, vrac sec, pétroliers, chimiquiers, gaziers, offshore, croisières, yachting, conteneurs, roro, transporteurs de voitures, la finance :

<https://goo.gl/MHuzA5>



<https://allseas.com>

La compagnie hollandaise Allseas, spécialiste, entre autres, d'installations et démantèlements de plateformes, armateur du plus grand navire au monde le "Pionnering Spirit", 382m x 124m, capable de lever 48 000t. (voir ci-dessus), prévoit faire construire, pour un coût avoisinant les 3 milliards de dollars, un navire encore plus gros, le "Amazing Grace", 400m x 160m qui pourra lever 77 000t.

Cette capacité de levage augmentée permettra de soulever les superstructures des plus grandes plateformes au monde telles celles des champs pétroliers norvégiens.

L'utilisation de cette technologie permet l'installation ou le démantèlement des plateformes offshore qui, déplacées vers le rivage, réduit significativement les coûts dans des conditions de travail plus rapides et plus sûres, respectueuses de l'environnement.

<https://allseas.com/company/history/>



Retour d'expérience

Le P&I Club Skuld édite des cas d'études.

Les deux derniers édités :

Soutes

Avec un affréteur défaillant, l'armateur d'un navire a acheté les soutes avant l'arrivée de son navire dans le port pour qu'il n'y ait pas lien avec le navire et que celui ci ne soit pas retardé par une éventuelle saisie :

<https://goo.gl/u5uacR>.

Prise d'échantillons

Une quantité substantielle d'eau a été trouvée dans le pétrole brut chargé dans un port en Angola. Cela n'a pas été détecté lors des mesures faites au déchargement, mais ensuite dans les cuves à terre :

<https://goo.gl/X6tgTc>

Pour un usage des sentences d'accord-parties en matière d'arbitrage maritime

Olivier CACHARD
Arbitre maritime

Un accord amiable pendant l'instance arbitrale - Il n'est pas rare que des parties à un arbitrage maritime trouvent finalement un accord amiable après l'engagement de la procédure arbitrale et la constitution du tribunal arbitral, parfois même après l'échange des mémoires récapitulatifs, à quelques jours de l'audience de plaidoirie. Sur plan processuel, cet accord amiable, qui prend souvent la forme d'un contrat de transaction, se traduit alors par un désistement d'action, c'est-à-dire par une renonciation définitive à introduire une nouvelle action contre la même personne, sur le même objet et sur la même cause. La demanderesse initiale s'estime alors protégée par l'autorité de chose jugée que le Code civil attache au contrat de transaction. Pourtant, la sécurité juridique procurée par le contrat de transaction est toute relative, moindre en tout cas que celle garantie par le prononcé d'une "sentence d'accord-parties".

Définition de la sentence d'accord-parties - La pratique arbitrale désigne ainsi la sentence arbitrale qui reçoit et entérine l'accord trouvé par les parties sur le fond du litige pendant l'instance. L'article 30 al. 2 de la loi type sur l'arbitrage de la CNUDCI dispose : "La sentence d'accord-parties est rendue conformément aux dispositions de l'article 31 et mentionne le fait qu'il s'agit d'une sentence. Une telle sentence a le même statut et le même effet que toute autre sentence prononcée sur le fond de l'affaire". Après avoir mis en exergue les fragilités du contrat de transaction (I), en particulier dans un contexte international, nous soulignerons les garanties que procure la sentence d'accord-parties (II).

I. Les fragilités du contrat de transaction

La force apparente de l'autorité de chose jugée - L'article 2044 du Code civil, tel que modifié par la loi du 18 novembre 2016, vient consolider la définition jurisprudentielle du contrat de transaction : "La transaction est un contrat par lequel les parties, par des concessions réciproques, terminent une contestation née, ou préviennent une contestation à naître. Ce contrat doit être rédigé par écrit". Quant à l'article 2052 du Code civil tel que modifié en 2016, s'il abandonne la formule traditionnelle d'autorité de chose jugée, il dispose que "La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet". Jointe à l'optimisme d'une négociation réussie, cette caractéristique confère au contrat spécial de transaction une force particulière, qui ne va cependant pas jusqu'à en faire un titre exécutoire.

La possibilité d'une contestation de la qualification - Tout d'abord, il faut souligner que la qualification de transaction, contrôlée par la Cour de cassation, peut ensuite être contestée par l'une des parties qui critiquera en particulier le caractère fictif des concessions réciproques. Or faute de concessions réciproques, il n'y a plus de fin de non-recevoir tirée de la traditionnelle autorité de chose jugée. Le contrat se trouve alors privé de son principal effet processuel.

La possibilité d'une action en nullité pour vice du consentement - Ensuite, il faut souligner que le contrat de transaction peut faire l'objet, selon le droit commun, d'une action en nullité par exemple pour vice du consentement (Ch. Boillot, *La transaction et le juge*, Paris, 2003, Fondation Varenne ; L. Poulet, *Transaction et protection des parties*, Paris, LGDJ, 2005). Il n'est pas exclu qu'une partie se prévale de la violence économique ou de l'erreur, déjà invoquée dans un litige d'affrètement (Cass. Com., 29 avril 2002, *Navire Shipmaté*, pourvoi n°00-10708).

Les causes étendues de refus de l'homologation judiciaire - Pour être mis à l'exécution, en procédure civile interne, le contrat de transaction doit être soumis à l'homologation du juge (Art. 1565 CPC). Plus précisément, celui-ci rendra une ordonnance sur requête et procédera à un contrôle de la conformité à l'ordre public interne, contrôle dont l'étendue est encore mal évaluée (O. Cachard, "Les modes amiables de règlement des litiges en ordre de bataille", *Rev. Lamy dr. civ.*, 2012, p. 73). Le juge pourrait trouver d'autres causes de refus, par exemple si la transaction comporte une condition suspensive qui n'a pas été remplie, ce qui aboutit à l'absence de formation de la transaction (Civ. 1^{re}, 10 sept. 2014, *RTD civ.* 2015. 695, obs. Théry). Ajoutons qu'une décision refusant l'homologation judiciaire, quoique prise sous en la forme d'une ordonnance sur requête ne peut faire l'objet d'un référé-rétractation, laissant seulement ouverte la voie de l'appel (Civ. 2^{ème}, 1^{er} sept 2016, pourvoi n° 15-22915).

Le sort particulier des transactions conclues entre étrangers - S'agissant d'une transaction signée entre deux étrangers, la jurisprudence traditionnelle rendue sous l'ancien art. 1441-4 CPC était réticente à prononcer l'octroi direct de la force exécutoire par homologation : il appartient plutôt aux parties étrangères de solliciter de leur juridiction nationale qu'elle donne force exécutoire à leur accord, la juridiction française ne pouvant se substituer à la juridiction étrangère dans la première phase de l'opération, ce qui contraint alors à passer par l'exequatur du jugement étranger d'homologation (C. App. Versailles, 18 juin 2003, Versailles, 18 juin 2003: *D.* 2004. 1332, note Merveille et Thorminette).

Le régime européen simplifié - Si l'homologation est obtenue dans un État, la circulation du titre exécutoire dans d'autres États soulève à son tour des questions. Dans l'Union européenne, en vertu de l'art 59 du règlement Bruxelles I bis, les transactions judiciaires conclues ou reçues devant le juge judiciaire devraient bénéficier du régime simplifié de dispense d'exequatur.

Suite et fin de l'article page 3.

Responsabilité pénale du capitaine de navire

Un cadre juridique en forte évolution

“L’image d’Épinal du capitaine, seul maître à bord après Dieu, est mise à mal dans les faits comme dans l’évolution du droit”.

Lire le rapport du Conseil supérieur de la marine marchande :

<https://goo.gl/kfy8Qy>

Baraterie

Le chef mécanicien a mis délibérément le feu au tableau électrique du pétrolier "Lady M" transportant une cargaison sous connaissance et incorporant les Règles de La Haye et Visby.

Baraterie ou pas ?

Exemption ou pas ?

Le jugement de la Haute Cour :

<http://tinyurl.com/y9k4597h>

Le juge ne répond pas à la question de la baraterie dans le cas d'espèce mais en donne néanmoins une définition (Paragraphe 22).

Lire aussi le commentaire du cabinet Hill Dickinson : <https://goo.gl/zrQGMr>

Top listes

● Les 10 lignes conteneurs :

<https://goo.gl/94UEft>

● Les 100 opérateurs de lignes conteneurs : <https://goo.gl/pLr3sW>

● Les 100 ports (conteneurs) :

<https://goo.gl/xjPG12>

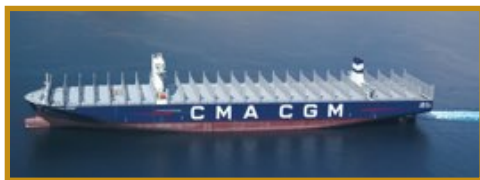
● Les 10 opérateurs de navires *multi-purpose* :

<https://tinyurl.com/yb7j5x49>

● Les 10 technologies maritimes en 2018 : <https://goo.gl/wqMhiy>

● Les 10 croisiéristes :

<https://tinyurl.com/yc7pvfr>



“CMA-CGM Antoine de St Exupéry” (2018)

20 600 EVP - 400m x 59m

<https://goo.gl/ZlGpYr>

Les ULCS

(Ultra Large Container Ship)

Étude et tableaux comparatifs sur ces méga navires de plus de 10 000 evp :

<https://goo.gl/brFWTf>

Suite et fin de l'article de la page 2.

Brexit means Brexit - Des difficultés particulières sont alors à signaler avec le Royaume-Uni. Elles résultent d'abord de ce que, selon le *Rapport Schlosser*, les pays de *Common Law* ne connaissent pas le pendant du titre exécutoire, revêtu de la formule exécutoire au sens étroit de la Convention de Bruxelles originaire (H. Gaudemet-Tallon, *Compétence et exécution des jugements en Europe*, 5^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2015§ n° 471). De même, la Convention de Bruxelles et le Règlement Bruxelles I n'ouvraient le régime simplifié qu'aux seules transactions judiciaires, entendues étroitement comme les transactions conclues devant le juge “*au cours du procès*” (CJCE, 2 juin 1994, aff. C-414/92, *Kleinmotoren*). C'est donc par assimilation qu'il est proposé de faire bénéficier du régime simplifié l'accord extra-judiciaire ensuite revêtu de la formule exécutoire par le juge (H. Gaudemet-Tallon, *Compétence et exécution des jugements en Europe*, op. cit., § n° 469). Ainsi la perspective de plus en plus proche du *Brexit*, qu'il soit dur ou négocié, suscite une grande incertitude sur la circulation, de part et d'autre du *Channel*, des transactions homologuées par le juge. Puisque les règlements Bruxelles I et Bruxelles I bis devraient disparaître avec l'acquis communautaire, reviendra-t-on au texte étroit de la Convention de Bruxelles originaire ?

II. Les garanties de la sentence d'accord-parties

Le rôle actif des parties - La sentence d'accord-parties, qui reçoit l'accord que les parties ont négocié entre elles, avec l'assistance de leur avocat, présente d'abord l'avantage de ne pas trahir la volonté des parties. Les parties sont ainsi maîtresses des termes de l'accord et de sa concrétisation. Souvent, avant de solliciter le prononcé d'une sentence d'accord-parties, les parties auront conclu un contrat de transaction qui sera le contrat sous-jacent (E. Bertrand, “Du bon usage des sentences d'accord-parties”, *Bull. ASA*, vol. 24, n°1, 2006, p. 13 s.). Il ne semble pas exclu que, par des mémoires identiques sollicitant le prononcé d'une sentence d'accord-parties, les plaideurs procèdent par requête conjointe.

L'autonomie de la sentence - La sentence d'accord-parties ne se confond cependant pas avec l'accord des parties qui la sous-tend et exprimé dans une transaction. La sentence d'accord-parties constitue bien un acte juridictionnel au sens entier du terme. Sa fonction réceptive de l'accord des parties pour éteindre le litige n'altère pas cette nature juridictionnelle. De plus, si l'on voulait raisonner par analogie avec la procédure judiciaire interne, la sentence d'accord-parties ne pourrait probablement pas être qualifiée d'acte de juridiction gracieuse. En effet, les arbitres ont bien été saisis *ab initio* d'un litige dont la consistance était définie dans les demandes initiales, voire dans l'acte de mission quand les parties en établissent un. D'ailleurs, dans de nombreux États parties à la Convention de New-York, les sentences d'accord-parties sont explicitement considérées comme des sentences (§ 1056 ZPO pour l'Allemagne, Art. 1096 de la loi hollandaise de 1986 sur l'arbitrage, art. 36 de la *Ley 60/2003 de 23 de diciembre, de Arbitraje pour l'Espagne*, Sect. 51 de l'*Arbitration Act* pour le Royaume-Uni, Sect. 16 de l'*International Arbitration Act* de Singapour). Ainsi, la réception de l'accord des parties dans une sentence ouvre-t-elle les portes de l'*exequatur* direct de la sentence, et donc de l'exécution, dans la majorité des 157 États-parties à la Convention de New-York.

Succès grandissant et Med-Arb - Cela explique certainement le succès des sentences d'accord-parties dans les arbitrages sous règlement de la CCI, puisque, selon la période considérée, ces sentences représentent jusqu'à 15 % des sentences rendues. Et ce succès dans la pratique internationale pourrait s'amplifier encore avec l'essor des procédures de *Med-Arb* qui articulent médiation et arbitrage en au moins deux phases successives. La sentence d'accord-parties a donc le vent en poupe en ce qu'elle protège l'accord qu'elle reçoit d'une action en nullité et qu'elle en favorise l'*exequatur* à l'étranger. Elle pourrait même en favoriser l'interprétation ultérieure en cas de difficulté, par la voie d'une requête adressée au Tribunal arbitral (E. Bertrand, *op. cit.*, p. 19).

Contrôle limité dans le cadre de la Convention de New York - Si la sentence d'accord-parties est un instrument présentant des garanties plus fortes que la simple transaction, elle demeure exposée à l'exercice des voies de recours contre les sentences arbitrales, selon la liste limitative de griefs énoncés par la Convention de New-York. Et encore, certains griefs seront-ils vraisemblablement neutralisés car couverts par l'accord des parties, comme l'irrégularité tardivement alléguée de la composition du tribunal arbitral. Finalement, le principal grief qui pourrait être reproché à la sentence serait celui de la violation de l'ordre public international (lequel est d'ailleurs plus circonscrit que l'ordre public interne). Tel pourrait être le cas d'une sentence d'accord-parties rendue sur la base d'un accord vicié par un dol ou une dissimulation de l'une des parties (*Bundesgerichtshof*, 2 nov. 2000 (III ZB 55/99)). Mais dans de telles circonstances, exceptionnelles, il est heureux que la sentence soit annulée.

Rôles respectifs des parties et du tribunal arbitral - L'essor de la pratique de la sentence d'accord-parties dans l'arbitrage maritime appartient d'abord aux parties négociant parallèlement à l'instance arbitrale : en cas de succès, elles peuvent alors solliciter par une demande conjointe le prononcé d'une sentence d'accord-parties. Le Tribunal arbitral conserve toutefois un pouvoir d'appréciation sur l'opportunité d'une telle demande qu'il pourra refuser de satisfaire si par exemple elle laisse transparaître un quelconque manquement à l'ordre public international. Le Tribunal arbitral doit ensuite s'assurer de la bonne rédaction de la sentence, en veillant à ce que les parties elles-mêmes clarifient les termes de leur accord. Dans l'hypothèse où une difficulté surviendrait, les parties ont encore la ressource de solliciter l'interprétation du Tribunal arbitral (Art. 1485 al. 2 CPC). Le Tribunal arbitral devra également veiller à ce que la sentence éteigne bien l'entier litige *sans ultra ni infra petita*. Au bénéfice de ces précautions, bien des transactions relatives à l'affrètement ou au soustage pourraient ainsi être utilement reçues dans des sentences d'accord-parties.

Limitation des émissions de soufre

L'OMI a fixé pour le 1^{er} janvier 2020 la généralisation de la limitation des émissions de soufre à 0,5% à toutes les mers du globe hors les zones d'émissions spéciales de soufre (Seca) où les seuils à 0,1 % resteront en vigueur.

- Les questions fréquentes (OMI) : <https://goo.gl/FSSbmu>
- Le règlement de l'U.E. en français : <https://goo.gl/oZ6QH3>
- Pas d'exceptions : <https://goo.gl/Vh6GAC>
- L'infographie de Platts : <https://goo.gl/YfVutL>
- De nombreuses possibilités de litiges : <https://goo.gl/aYNtif>

Navires autonomes

Le Shipowners Club publie régulièrement des articles sur ce sujet très actuel.

Le dernier en date sur le défi de la conception de telles unités :

<https://goo.gl/54HTKX>

La série d'articles déjà publiés :

<https://goo.gl/5Jp8ZT>



"Ocean Drover" Transporteur d'animaux vivants -176,7 x 31,1 m. - Port en lourd : 13 462 t. Photo Piet Sinke Maasmondmaritime

La "NSA" du commerce mondial

C'est ainsi que le journal spécialisé Fairplay titrait un récent article suite à la présentation de la société CargoMetrics lors de la dernière conférence de la Connecticut Maritime Association le 13 mars dernier.

Le concept est de mettre dans un ordinateur et de réguler au moyen d'algorithmes l'ensemble des données des acteurs du maritime mondial : tous les navires, tous les ports, toutes les commodités (*wet & dry*) transportées et stockées, tous les connaissements, toutes les chartes etc.

À partir de ce "système et procédé pour la génération d'informations sur les flux de marchandises" (<http://tinyurl.com/yauwbp65>), CargoMetrics, dans lequel Maersk Tankers a investi afin de mieux gérer ces opérations (<http://tinyurl.com/y792xm2d>), envisage de commercialiser, sans doute à prix d'or, les données accumulées et de créer une sorte de Google du maritime.

Retour d'expérience sur l'ECDIS Electronic Chart Display and Information System Stéphane Rivier - Arbitre maritime

Depuis une vingtaine d'années, l'utilisation des cartes papier est concurrencée par l'ECDIS. Et ce qui pouvait s'apparenter initialement à une démarche volontaire en faveur d'un mode de gestion différent du portefeuille de cartes du navire, s'est énormément développé, puisqu'il est devenu obligatoire pour beaucoup de navires, selon un calendrier précis fixé par la règle 19.2.10 du chapitre V de la SOLAS. A tel point que le "groupe de travail sur la normalisation des cartes et sur les cartes papier" (CSPCWG= *Chart Standardisation and Paper Chart Working Group*) s'est interrogé, lors de son congrès de Rostock en avril 2015, sur l'opportunité de continuer les efforts visant à maintenir un catalogue de cartes papier. Si l'ECDIS équipe à présent beaucoup de passerelles, certains petits navires utilisent cependant des ordinateurs permettant de visualiser des cartes électroniques qui ne répondent pas aux exigences de l'OMI (Organisation maritime internationale). Il faut donc définir cet équipement particulier, et le relier aux textes réglementaires le concernant. Enfin, il conviendra de s'interroger pourquoi, malgré l'utilisation de cet appareil, des accidents ont toujours lieu, comme celui du "Muros", le 3 décembre 2016, en examinant les avantages et les inconvénients liés à un tel système.

Qu'est-ce que l'ECDIS ?

L'ECDIS est un système de visualisation de cartes électroniques capable d'afficher en temps réel sur celles-ci la position du navire, et qui répond aux prescriptions définies par l'OMI. En effet, il existe d'autres systèmes regroupés sous l'appellation d'ECS (*Electronic Chart System*), mais qui ne répondent pas aux exigences de la SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Selon les dispositions des règles 19 et 27 du chapitre V de la SOLAS, l'ECDIS interface un système de renseignements sur la navigation constamment mis à jour (via des CD ou une liaison satellite), avec une visualisation de la position du navire. La convention ajoute la nécessité de prévoir des dispositifs de sauvegarde appropriés, comme un second appareil alimenté par une source différente. Bien entendu l'interfaçage ne se limite pas à la seule position du navire, puisque tous les différents appareils de la passerelle peuvent apporter des renseignements sur cet écran qui synthétise toutes les informations utiles, au choix de l'utilisateur (carte, position, cap et vitesse (fond et surface), échos des autres navires et/ou position AIS (*Automatic Identification System*), car l'ECDIS est relié aux radars, à l'AIS, aux GPS, gyrocompas, lochs, etc...). Mais il serait incomplet de décrire l'ECDIS sans évoquer les cartes marines utilisées par cet appareil. Parmi les cartes visualisées par ces appareils (ECS), nous nous intéresserons uniquement aux cartes officielles, qui se divisent en deux catégories :

- les RNC (*Raster Navigational Chart*) sont des cartes matricielles, copies numériques de cartes papier officielles. L'ordinateur n'est donc pas capable d'analyser leur contenu. Ces cartes ne peuvent être produites que sous l'autorité d'un service hydrographique national. Elles sont régulièrement mises à jour par des informations officielles distribuées par voie numérique. Selon les normes définies par l'OMI, ces cartes, qui n'apportent pas les mêmes fonctionnalités que les cartes vectorielles (ENC), peuvent être utilisées seulement si des ENC ne sont pas disponibles pour la zone considérée. Dans ce cas l'appareil doit être utilisé conjointement avec un portefeuille approprié de cartes papier à jour.

- les ENC (*Electronic Navigational Chart*) sont des cartes vectorielles, c'est-à-dire que leur contenu est une base de données où sont stockées les informations cartographiques sous forme d'objets géographiques représentés sur l'écran selon une norme définie par l'OMI : ainsi chaque objet est unique et peut être analysé par l'ordinateur afin d'y appliquer diverses fonctionnalités, comme celle de vérifier, par exemple, si compte tenu du tirant d'eau renseigné par l'officier, le navire peut ou non franchir telle sonde. Selon la définition de l'OMI, elles ne peuvent être produites que sous l'autorité d'un gouvernement, d'un service hydrographique agréé ou de toute autre institution gouvernementale compétente. Toute autre donnée vectorielle est non officielle et ne répond pas aux prescriptions d'emport.

Ainsi le catalogue classique de cartes papier sur un navire ne peut être remplacé que par un ECDIS certifié fonctionnant avec des ENC à jour, et pour lequel un dispositif de sauvegarde approprié existe. Si, pour une zone donnée, il n'existe pas d'ENC, les navires pourront utiliser des RNC dans cette zone, conjointement avec des cartes papier à jour.

Retour d'expérience par quelques cas

L'importance du matériel utilisé étant définie, l'étude de cas récents d'échouements impliquant des navires sur lesquels des ENC étaient visualisées par un ECDIS, permet de tirer des enseignements. Parmi ces accidents, nous citerons notamment le "CFL Performer" (12 mai 2008), le "Muskettier" (8 février 2011), le "CSL Thames" (9 août 2011), l'"Ovit" (18 septembre 2013), le "Commodore Clipper" (14 juillet 2014), et le "Muros" (3 décembre 2016).

Dans chacun de ces cas, le BEA Mer ou le MAIB (*Marine Accident Investigation Branch*) a pointé un manque de formation ou d'entraînement des officiers, ou une utilisation inadéquate de l'appareil dans le cas du "Muskettier" et du "Commodore Clipper". Et pour chacun de ces accidents, l'alarme sonore associée à la surveillance des fonds était soit inactivée, soit hors service.

Pour le "Commodore Clipper", la compagnie elle-même avait autorisé ses navires à désactiver l'alarme sonore (les messages visuels d'alarme continuant à s'afficher), car celle-ci était une source de distraction importante.

[Suite de l'article page 5.](#)

Blockchains et maritime

Le cabinet ReedSmith édite une étude complète sur l'implication des blockchains dans plusieurs secteurs d'activité.

La branche maritime est traitée aux pages 67/69 du document :

<http://tinyurl.com/y8jvl3ra>

Connaissances Bills of Lading (B/Ls)

Modifications

Émission de nouveaux connaissements

Le P&I Club Gard liste les différents cas de figure et rappelle les risques et les précautions à prendre :

<https://goo.gl/QTDben>

Pour s'abonner GRATUITEMENT
à la lettre d'information électronique

la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre
E Mail : contact@arbitrage-maritime.org

Lettres de garantie Letters of Indemnity

Dans un récent communiqué, le cabinet norvégien Wikborg Rein souligne l'importance de prévoir dans la rédaction des lettres de garantie les deux aspects des opérations : le déchargement et la remise de la marchandise au destinataire.

<https://tinyurl.com/y98fqdgc>

Affrètement

Lien de l'armateur sur la marchandise

Décision intéressante de la Haute Cour de Londres pour les armateurs confrontés à une situation dans laquelle ils ne sont pas payés des loyers alors que la cargaison des affréteurs reste à bord pendant une longue période de temps et que l'armateur encoure toujours les coûts d'exploitation.

Le jugement pour le navire "Moscow Stars" *Dainford Navigation Inc v PDVSA Petroleo SA (Moscow Stars) 2017 EWHC 2150 (Comm)* :

<https://goo.gl/YQT568>

Le commentaire du cabinet HFW, représentant des armateurs :

<https://goo.gl/jaxUH6>

Suite de l'article " Retour d'expérience sur l'ECDIS" de la page 4.

Pourtant, les avantages liés à l'utilisation de l'ECDIS sont indéniables, et reconnus par les marins eux-mêmes : ils peuvent collecter sur un seul écran des informations venant de sources différentes telles que la carte et la position, le cap, les vitesses fond et surface, les échos des autres navires et leur piste AIS. Ainsi, l'appareil devient une aide appréciable non seulement pour suivre en continu la position du navire, mais aussi pour identifier les navires munis d'un AIS, permettant de les contacter sans se tromper.

Il faut noter toutefois que les liaisons VHF ainsi établies entre navires dans le but de pratiquer de l'anticollision n'ont pas toujours le résultat escompté, puisque si les abordages assistés par VHF (*VHF assisted collisions*) existent depuis longtemps, les assureurs connaissent à présent des abordages assistés par AIS (*AIS assisted collisions*), en particulier lorsque l'officier de quart ne se fie que sur ce seul moyen pour éviter les autres navires (abordage du "Rickmers Dubai" et du remorqueur "Kingston" avec sa barge "Walcon Wizard", 11 janvier 2014).

Un autre avantage à mettre au crédit de cet appareil concerne les corrections de cartes. Celles-ci s'effectuent de façon simple et avec moins d'erreurs, ce qui est loin d'être négligeable quand on songe au temps passé par les lieutenants (souvent pendant leur quart) à la correction des cartes. Il serait donc légitime de penser que le temps libéré des corrections de documents puisse être utilement consacré au quart, et à la veille en particulier. Dans la pratique, soit le lieutenant a été supprimé (et le commandant participe au tour de quart), soit d'autres tâches administratives lui ont été attribuées... Car la diminution de la charge de travail sert bien évidemment souvent d'argument pour obtenir une décision d'effectif qui soit la plus basse possible : le "Muros" est un navire de 90m pour lequel la décision d'effectif est de 8 personnes, et 9 personnes étaient embarquées lors de l'accident. Le "Musketier" (89m), était armé par un équipage de 7 personnes. Le BEA Mer a pointé une insuffisance d'effectif et une mauvaise organisation du travail, comme étant à l'origine de l'endormissement du commandant, alors de quart. Cependant, il n'est pas rare que des navires de cette taille aient un équipage composé de 5 ou 6 personnes seulement... et sans qu'ils soient équipés d'un ECDIS ! (cas de l'"Artemis", échoué aux Sables d'Olonne le 10 mars 2008).

L'une des limites de l'ECDIS tient sans doute dans la foule d'informations disponibles et affichées sur un écran qui reste nettement plus petit qu'une carte papier classique : l'écran surchargé devient rapidement illisible. La visualisation globale du trajet du navire est moins facile sur une carte électronique, où il faut avoir recours systématiquement au changement d'échelle, afin de se rendre compte précisément des distances de sécurité au passage des dangers rencontrés.

C'est d'ailleurs justement l'un des éléments qui a permis l'échouement du "Muros" : la route tracée passait directement sur des hauts-fonds, et un premier agrandissement à l'approche de l'un de ces dangers avait rassuré l'officier de quart, lorsqu'elle avait vu que sa route passait finalement suffisamment loin du banc "Cross Sand" : elle a cru qu'il en serait de même avec le banc "Haisborough Sand", sur lequel le navire s'est échoué. Bien sûr, le réglage du seuil des isobathes, adapté au tirant d'eau du navire, doit permettre d'attirer l'œil du navigateur grâce au réglage des couleurs entre le contour d'eaux profondes et d'eaux qui le sont moins. Puis, différentes alarmes, visuelles ou sonores, alertent encore l'officier de quart.

Ce sont ces alarmes récurrentes qui poussent les officiers à désactiver dans un premier temps le son, avant de ne plus prêter attention à certains messages venant d'appareils trop bruyants (comme c'est encore le cas avec les appels de détresse VHF), en particulier lorsque ce message a déjà fait l'objet d'une alerte : le message d'alarme est alors redondant avec celui de l'appareil d'origine, il en résulte un fouillis qui ne correspond pas forcément à la priorité à laquelle l'officier de quart doit attacher sa vigilance.

Mais l'ECDIS permet aussi de vérifier qu'une route que l'on vient de tracer ne passe pas par des hauts-fonds : dans le cas contraire, des messages d'erreur sont affichés. Dans le cas du "Muros", plus de 3 000 messages de ce type étaient indiqués sur la page "vérification du tracé de la route" ! Le banc fatidique figurait parmi ceux-ci. Mais pour l'officier de quart, ces mises en garde correspondaient au plan de passage lorsque le pilote est embarqué, coutumière de ces nombreuses alertes, elle n'en a pas tenu compte, même s'il existe une fonction (encore une !) permettant d'interroger l'ECDIS afin qu'il vérifie la route tracée segment par segment...

La pratique et l'étude de ces différents cas a mis en lumière d'autres inconvénients pour ce type de système :

- la prise en main de l'appareil par l'utilisateur (chaque constructeur développe selon sa propre logique une présentation et des menus qui lui sont propres),
- le risque, en simplifiant trop le travail de l'officier, de réduire ses compétences (grâce à l'obtention si facile et si fiable des points satellites. Combien d'officiers contrôlent encore leur position en utilisant le radar ou des relèvements, à l'approche des côtes ?),
- l'apparente facilité de navigation dans une zone pourtant complexe conduit des commandants à prendre parfois davantage de risques, alors que dans le même temps, les fonctions automatiques de vérification de l'appareil démobilisent l'attention des officiers de quart, les conduisant dans une torpeur où ils subissent passivement les événements, en étant tellement déconnectés de la réalité qu'ils mettent parfois du temps à réaliser qu'ils sont échoués malgré une vitesse nulle alors que la machine est toujours en avant toute ("Ovit", "Muros"),
- les cartes papier permettent des notes manuscrites particulières liées aux zones de fréquentation habituelles du navire (points de mouillage habituels, canal d'appel du Service de trafic maritime, du pilotage, points d'appel du commandant, points de réduction d'allure, etc.).

Suite et fin de l'article page 7.

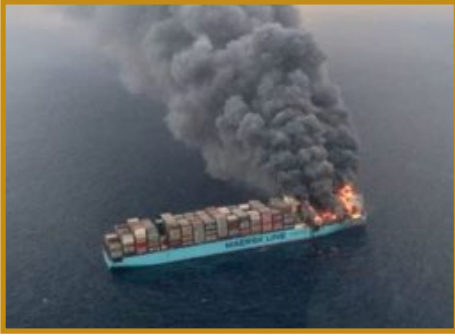
Conteneurs

Fausse déclarations des cargaisons

Le P&I Club Gard a analysé le phénomène des fausses déclarations responsables de beaucoup d'incendies sur les porte-conteneurs.

L'article : <http://tinyurl.com/ycokr64q>

La présentation didactique : <https://tinyurl.com/y747hsdb>



Incendie depuis plus d'un mois sur le "Maersk Honam" (capacité de 15 262 EVP), au large de Salalah (Sultanat d'Oman) en provenance de Singapour à destination de Suez, chargé de 7 860 conteneurs (équivalent 12 416 EVP). "Le port de refuge pourrait être Jebel Ali (Dubai) mais le navire ne pourrait accoster que dans plusieurs semaines, ce qui veut dire que les conteneurs rescapés ne pourraient être livrés à leur destination finale que dans des mois (The LoadStar 22/03/2018).

Ports de refuge

Suite à la série de récents incidents maritimes impliquant des navires en détresse en haute mer, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA, en anglais) a étudié la coopération et la coordination qu'il y avait eu entre les États dans le but d'améliorer les dispositions existantes. Un guide pratique a été édité :

<https://goo.gl/RkYS8c>

Francesco Berlingieri

Tous les maritimistes ont appris avec une grande émotion le décès de Francesco Berlingieri, ancien Président du CMI, Professeur honoraire à l'Université de Gênes, auteur de nombreux ouvrages de référence - on pense notamment à sa somme sur les saisies de navires - et ancien rédacteur en chef du *Diritto marittimo*. Ayant eu l'honneur et la grande chance de connaître Francesco, notamment à l'occasion de la négociation des Règles de Rotterdam sous les auspices des Nations-Unies, nous voudrions rendre hommage à un esprit particulièrement vif et à une personnalité d'une très grande culture. Homme de l'équilibre de la règle de droit et du droit comparé appliqué, Francesco Berlingieri est à jamais dans nos mémoires. *PhD*.

Affaire "Cherry Blossom"

Une décision bien inquiétante pour le commerce international

(Une suite de l'éditorial de la Gazette 44 - <https://goo.gl/X9ewnw>)

Philippe Delebecque

Le 23 février dernier, un Tribunal de Port Elisabeth (Afrique du Sud) a rendu une surprenante et en même temps inquiétante décision. Alors qu'une cargaison de 55 000 tonnes de phosphates chargée sur le navire supramax "Cherry Blossom" (affrété dans le cadre d'une charte au voyage auprès de la société Furness Whity, elle-même engagée dans un affrètement à temps avec l'armateur NM Shipping SA (Nomikos)), avait été régulièrement vendue par la société marocaine, OCP, à la société néo-zélandaise Ballance Agri Nutrients Ltd., et que la réalité de cette vente n'était pas contestée, le Tribunal a, dans un jugement rendu par défaut, considéré que le Front Polisario était le propriétaire de la cargaison. Les phosphates en question provenaient de la région internationalement reconnue comme étant le Sahara occidental, ce territoire étant, comme on le sait, l'objet de discussions de caractère politique conduites sous les auspices du Secrétaire Général des Nations Unies, auxquelles le Front Polisario est partie.

Il faut rappeler que le navire avait été saisi en mai 2017 à Port Elisabeth par le Front Polisario se prétendant propriétaire des phosphates chargés à bord. Après de nombreuses tergiversations et la décision de l'OCP de se retirer de la procédure, compte tenu, selon elle, de l'incompétence du tribunal, sans parler des aspects politiques en cause, le jugement est tombé.

Selon cette décision, pour le moins péremptoire et de surcroît peu motivée, l'OCP n'a jamais été investi de la propriété des phosphates et, dans ces conditions, n'était pas en droit de vendre ces marchandises à son client néo-zélandais. La décision ordonne par ailleurs la vente de la cargaison afin de payer les frais judiciaires du Front Polisario, le solde devant revenir à l'armateur en indemnisation de ses frais en raison de l'immobilisation du navire depuis le mois de mai 2017 (dont le taux d'affrètement s'établit, semble-t-il, autour de 11 000 USD/jour).

Une telle décision émanant d'une juridiction nationale appelle de sérieuses réserves au regard, particulièrement, du processus politique engagé devant les Nations Unies. En s'impliquant dans une question politique qui est conduite au niveau des plus hautes instances internationales, le jugement du 23 février menace la liberté et la sécurité du commerce international et remet en cause l'ordre des compétences dans des matières qui sont avant tout d'ordre politique. L'approche adoptée par le Tribunal porte atteinte aux principes de base du droit du commerce international qui est d'assurer les échanges au-delà des frontières.

La question de la souveraineté sur le territoire du Sahara occidental est, une fois encore, par essence politique et relève d'un processus de règlement relevant des Nations Unies dans lequel le Front Polisario et le Royaume du Maroc sont engagés. Tant qu'elle n'est pas officiellement et légitimement résolue par le Conseil de sécurité des Nations Unies, elle ne doit pas interférer avec les affaires commerciales en cours. Ce n'est certainement pas à une juridiction nationale étatique, extérieure au processus des Nations Unies, de s'en mêler.

De plus, et sans doute d'une manière encore plus importante, le Tribunal de Port Elisabeth aurait dû s'interroger sur les conditions de la vente des phosphates, simple transaction commerciale soumise entièrement au droit marocain. D'après la loi marocaine, l'OCP était le propriétaire légitime de la cargaison au moment de sa vente à l'acheteur néo-zélandais. Ce droit de propriété, dûment et légitimement acquis, ne pouvait pas être remis en cause, tant que la preuve contraire n'était pas elle-même dûment établie. En décidant autrement, le Tribunal de Port Elisabeth a ouvertement violé cet aspect des choses. Ce n'est pas à une juridiction d'un État certainement souverain de changer les lois d'un autre État souverain, sauf à vouloir instaurer le désordre et l'insécurité.

Si une juridiction nationale, à l'exemple du Tribunal de Port Elisabeth, avait des doutes sur la propriété des phosphates marocains, elle devrait nécessairement s'interroger sur la loi applicable, qui n'est autre que la "lex rei sitae", c'est-à-dire, en l'occurrence, la loi marocaine. C'est bien cette loi qui était en l'espèce applicable. Or, à aucun moment, le Tribunal ne s'est posé cette question. En s'en abstenant, alors que la propriété même des biens était en cause, la décision prise apparaît pour le moins péremptoire.

Bien que les marchandises fussent déplacées, en l'espèce du Maroc en Nouvelle-Zélande, sauf pour le navire à se ravitailler en Afrique du Sud, on ne pouvait en déduire que la loi applicable n'était plus la loi originaire, mais la loi de la situation actuelle des biens, c'est-à-dire, la loi sud africaine. De surcroît, même si l'Afrique du Sud a reconnu, sur le plan politique, le Front Polisario, cela ne permet pas de dire qu'en application du droit civil sud-africain les entités politiques qui revendiquent un territoire en sont ipso facto propriétaires. Une fois encore, une juridiction étatique, si importante soit-elle, n'a pas compétence pour déclarer qu'une personne, légitimement propriétaire d'un bien, n'est plus et qu'une autre l'est à sa place, simplement parce qu'elle en revendique la propriété.

Si une telle décision était appelée à faire jurisprudence, on imagine l'immense désordre juridique que cela pourrait provoquer. Quelle serait la confiance que les opérateurs économiques pourraient avoir dans leurs contrats ? Le droit repose sur la sécurité des transactions et sur la prévisibilité des solutions. Ces exigences s'imposent dans tous les États de droit du monde. S'en écarter est aller au-devant de sérieuses difficultés.

Suite et fin de l'article page 7.

Assurances

Co-assured / Joint assured

Le P&I Club Skuld étudie à l'aide d'exemples la différence entre ces deux concepts :

<https://goo.gl/7aALVL>

Lorsqu'en 493 avant Jésus-Christ, Thémistocle réussit à convaincre les nobles d'Athènes que la puissance grecque passerait par la construction d'un grand port, il était loin de se douter que 2 500 ans plus tard, ce choix judiciaire du Pirée servirait les intérêts d'autres grands marins que sont les Chinois. Via la compagnie Cosco, la Chine a surtout fait du Pirée l'une des pièces maîtresses de son grand projet stratégique qu'est la nouvelle route maritime de la Soie qui compte - ou comptera - des ports comme Lagos au Nigeria (prise de participation en novembre 2010 par une autre holding d'État, China Merchants), Lomé au Togo (août 2012), Djibouti (décembre 2012), Gwadar au Pakistan (janvier 2013), Colombo (début 2013), mais aussi Kuala Lumpur, Nairobi, Port Saïd... La Chine s'étend suivant une stratégie dite du "collier de perles" qui contribue progressivement à l'affirmation de son statut de puissance maritime mondiale. Le contrôle du port du Pirée consacre son accès au marché européen dans un continuum logistique maîtrisé de point en point. Thémistocle avait raison. Une puissance peut être terrestre, mais une grande puissance est résolument maritime. (*Marine & Océans* 07 février 2018).



"Ilshin Green Iris", le premier vraquier, livré début 2018, qui utilise le gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant. 50 655 tonnes de port en lourd, 190 mètres de long. La citerne de GNL, en acier et autoportée de type C d'une capacité de 500 m³, a été réalisée avec un niveau très élevé de manganèse (26 %) qui accroît ses propriétés de confinement cryogénique du GNL. *Le Marin* 21 février 2018.

Suite et fin de l'article "Affaire "Cherry Blossom" de la page 6.

Il faut ajouter, si l'on suppose, un instant, que les phosphates sont bien la propriété du Front Polisario, que la décision de la *High Court* du Tribunal de Port Elisabeth d'ordonner la vente des marchandises est pour le moins contradictoire. Si l'on admet cette hypothèse, la seule solution juridique aurait été de prononcer la nullité de la vente. La vente de la chose d'autrui est, dans toutes les législations, frappée de nullité, si toutefois l'acheteur le demande, le véritable propriétaire pouvant de son côté agir en revendication. Point, cependant, d'une telle action en l'espèce. Au contraire, car le Tribunal a cru bon décider que les marchandises devaient être vendues pour régler les frais judiciaires exposés par le Front Polisario dans la procédure de saisie.

On est conduit à se demander si l'affaire n'a pas été instrumentalisée débouchant sur une décision plus politique que commerciale. Si tel était le cas, la procédure suivie serait une menace au regard du processus actuellement en cours devant les Nations Unies en vue de régler, dans le respect de l'ordre international, le conflit en cours. Cette façon de faire qui méconnaît ouvertement les principes les mieux assurés du droit international, est de nature à fragiliser la sécurité et la prévisibilité de l'état de droit qui doit rester au cœur du droit du commerce international.



Suite et fin de l'article "Retour d'expérience sur l'ECDIS" de la page 5.

On peut noter aussi que les paramètres des alarmes ne sont jamais adaptés aux zones de pilotage obligatoire : les seuils d'alarme enregistrés dans l'appareil sont trop restrictifs (profondeurs, distances des dangers, y compris des autres navires), et la bathymétrie réelle est souvent différente de celle qui est enregistrée sur les cartes les plus à jour. Ainsi, même si sur certains navires un officier reçoit la tâche spécifique d'acquiescer les alarmes de l'ECDIS lorsqu'elles sont trop nombreuses (elles retentissent parfois toutes les dix secondes), les pilotes demandent malgré tout régulièrement à l'équipe passerelle d'en désactiver le son, afin de réduire le bruit, déjà naturellement plus important pendant les manœuvres. Cette précaution est généralement suffisante pour tirer parti de l'ECDIS, à condition toutefois que des fenêtres correspondant aux messages d'erreur désormais muets, ne surgissent pas au milieu de la cartographie...

Aux approches portuaires, une utilisation conjointe d'une carte papier apporte encore des avantages appréciables pour les équipages. Quant à l'appareil lui-même, un écran aux dimensions plus importantes, afin de permettre une vision plus globale, ainsi qu'une plus grande standardisation des commandes, pour une prise en main immédiate et plus intuitive par l'utilisateur, sont des pistes de progrès souhaitables. Mais le plus important, l'attitude de l'officier, reste déterminante : il ne faut pas que ceux-ci perdent de vue l'horizon, et se laissent hypnotiser par les écrans en ne privilégiant qu'un moyen unique pour être en phase avec leur environnement immédiat. En effet, la connaissance de la situation est le premier maillon de la chaîne décisionnelle ; si elle est incomplète ou erronée, les options qui en découlent le seront aussi, et la décision choisie ne sera pas la meilleure, peut-être pour le pire...

Affrètement

De l'importance de la documentation

Exiger de recevoir la garantie négociée lors de l'affrètement avant de donner le navire pour 10 ans est une évidence absolue mais aussi extraordinaire qu'il n'y paraisse ce n'est pas toujours le cas.

Un grand armateur grec a négocié en 2008 une charte à temps NYPE 1946 (!) de 10 ans pour un capesize tout neuf, le "Pounda", à 60,000 €/jour avec un opérateur de Hong Kong, filiale d'un groupe sidérurgiste chinois important (JSG) lequel devait garantir les performances de sa filiale.

La charte partie fut signée par l'armateur, mais ne fut jamais par l'affréteur, et aucune garantie formelle du garant n'a été présentée à l'armateur.

Dès la livraison en 2009, la crise aidant, l'affréteur ne régla le loyer qu'irrégulièrement puis cessa les opérations (2015), l'armateur mit un terme à la C/P (4-2015) et après arbitrage contre le sidérurgiste obtint une décision en sa faveur en février 2018 pour un total de 68 millions de dollars (+ frais et intérêts), c'est-à-dire 100 % des montants demandés qui restaient à payer.

JSG réfuta n'avoir jamais donné quelque garantie que ce soit.

La question d'un garant se pose régulièrement dans l'affrètement à long terme, il arrive que les courtiers proposent seulement un vague papier de l'affréteur indiquant le nom d'un garant prestigieux et, souvent, les armateurs l'acceptent.

Mais, un tel papier ne vaut rien !

C'est évidemment le garant lui-même, et lui seul, qui doit faire parvenir sous une forme acceptable à la société qu'il garantit un document précis et sans équivoque sous la signature d'une personne ayant prouvé son autorité à engager sa société pour les montants en cause. Et cela pour chacun des contrats, même (et surtout) si on a un courant d'affaires régulier et ancien avec l'affréteur comme c'est ici le cas.

Le jugement de la Haute Cour de Londres (susceptible d'appel) :

<http://tinyurl.com/ycdrqu83>

Sentences récentes

Risques des entreprises

Le baromètre Allianz des risques principaux et des solutions possibles pour les entreprises en 2018 :

<https://tinyurl.com/ycjluekf>



Aliud est celare, aliud tacere

Cacher est une chose, se taire en est une autre

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>



Livraison au géant minier brésilien Vale, le 22 mars 2018, du minéralier de 400 000 t. "Ore Tianjin" construit à Qingdao (à l'est de la Chine). Premier navire d'une série de 10 navires commandés en 2016 à différents chantiers chinois.

À titre de comparaison, chaque navire peut transporter l'équivalent de 6 600 wagons ferroviaires.

Noscitur a sociis

Règle d'interprétation d'un contrat : la signification d'un terme approximatif peut être précisée à partir de son contexte..

Voir le jugement de la Cour d'appel anglaise qui a tranché, à propos du navire "Aqasia", que l'interprétation de "colis" ou "unité" ne concerne pas les cargaisons de vrac :

<https://goo.gl/rTJrwT>

Le commentaire du cabinet Clyde & Co (agissant pour la cargaison) :

<https://goo.gl/YgrJld>

Awards

Pour télécharger les résumés des sentences en anglais, cliquez sur les liens :

G46 : <https://tinyurl.com/ya56v4wb>

G44 : <https://tinyurl.com/yb52d5vx>

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

Sentence 1234 (second degré) – C/P Mediterranean Iron Ore – Échouement hors du chenal du port de chargement – Faute nautique – Application des règles de La Haye-Visby - Exonération de l'armateur – Restitution de la contribution des assureurs facultés à l'avarie commune (non).
Un vraquier s'était échoué avec pilote à bord en faisant route du terminal de chargement vers la haute mer. Une partie de la cargaison ayant dû être déchargée sur allège pour libérer le navire, un litige s'est élevé entre les armateurs et les assureurs facultés, ceux-ci soutenant que l'échouement était dû à un chargement excessif du navire en violation de la charte-partie et de règles impératives et demandant que leur contribution à l'avarie commune leur soit restituée.

Se fondant sur certaines données, notamment GPS, le Tribunal arbitral a constaté que le navire s'était échoué à l'extérieur du chenal en raison d'une faute de navigation commise sous l'influence du pilote sans que les violations alléguées du code ISM et de la convention SOLAS, à supposer établies, aient eu un rôle causal dans l'évènement.

Les règles de La Haye Visby, incorporées dans la C/P au voyage par référence à la General Paramount clause, étant applicables, le moyen tiré de la faute nautique qui exonère les armateurs de leur responsabilité est dès lors fondé et la demande de restitution de la contribution à l'avarie commune des assureurs a donc été rejetée.

Sentence 1235 – Riz en sacs sous connaissements. – Manquants et avaries par mouille – Lettre de garantie du P&I Club – Assureur subrogé dans les droits de l'importateur - Qualité de transporteur maritime et responsabilité du propriétaire de navire (oui).

Un navire ayant chargé en Thaïlande une cargaison de riz en sacs à destination de Lomé (Togo) dut attendre 36 jours sur rade avant d'accoster pour commencer le déchargement qui fut achevé 67 jours plus tard. À la suite de la saisie conservatoire du navire en raison de dommages à la cargaison, une lettre de garantie fut émise par son P&I Club.

Les assureurs subrogés ont fondé leur recours sur deux connaissements émis sans en-tête mais mentionnant le nom de l'armateur propriétaire. Ce dernier, bien qu'ayant produit une charte-partie à temps et celle au voyage prouvant qu'il n'était pas le transporteur réel, n'a cependant pas démontré que le tiers porteur des connaissements et ses assureurs connaissait le transporteur réel. Les arbitres ont donc appliqué la jurisprudence VOMAR de la Cour de cassation qui permet au porteur du connaissement d'agir contre le propriétaire du navire.

En application de la Convention de Bruxelles de 1924, l'armateur a été déclaré responsable des dommages à la cargaison mais les arbitres ont limité sa responsabilité aux avaries et manquants constatés avant les opérations de manutention et appliqué une réfaction de 30 % pour les sacs moisissés en raison de la durée anormale du déchargement.

Sentence 1236 – C/P Heavyliftvoy – Transport et dépose d'une hydrolienne en mer et raccordement au câble du réseau terrestre – Départ du site avant la fin des opérations – Contrat d'affrètement ou contrat d'entreprise – Fret acquis à tout évènement (oui) – Prescription des demandes reconventionnelles (non) – Faute lourde de l'armateur (non).

La charte-partie concernait le chargement d'une hydrolienne et son transport jusqu'à sa dépose sur un fond marin. Une option, déclarée par l'affréteur, prévoyait la récupération du câble principal immergé pour raccordement à l'hydrolienne puis l'immersion de l'ensemble sur le site prévu. Deux montants de fret forfaitaires couvraient, l'un l'opération transport-dépose, l'autre transport-raccordement-dépose. Des difficultés de positionnement amenèrent les parties à inverser la procédure en effectuant la dépose avant raccordement. Une tentative de raccordement ayant échoué, le navire avait mis fin à l'opération et quitté le site.

L'armateur réclamait le solde du fret. En réponse l'affréteur formulait une demande reconventionnelle, couvrant divers dommages et le remboursement de frais engagés pour terminer l'opération, auxquelles l'armateur opposait la prescription.

Le Tribunal arbitral a considéré que la charte-partie couvrait deux types de contrats, l'un concernant le transport de l'hydrolienne et sa dépose, l'autre, d'entreprise, relatif au raccordement du câble et sortant du champ de l'affrètement au voyage. En conséquence, si selon la charte-partie le fret était bien acquis à tout évènement, il l'était seulement pour la partie transport-dépose dont l'affréteur était redevable du solde. Le Tribunal a estimé la demande reconventionnelle non prescrite. Cependant, en excluant la faute lourde de l'armateur, et en accord avec la C/P, il a limité la somme réclamée au titre des frais engagés par l'affréteur, à la différence entre les montants des deux frets forfaitaires en y ajoutant le coût d'une nouvelle police d'assurance souscrite par l'affréteur en raison de l'exécution incomplète de ses obligations par l'armateur. Enfin la demande concernant une franchise d'assurance a été rejetée comme relevant de négociations entre chaque partie et ses assureurs.

Sentence 1237 – C/P Synacomex 90 – Farine de blé en sacs – Litige concernant frais de manutention dans un navire à faux-ponts – Désistement des demandeurs – Demande reconventionnelle du défendeur partiellement accordée.

Un navire à faux-ponts était affrété pour un transport de farine en sacs. Dans la C/P, l'armateur avait confirmé que les cales de forme parallélépipédique ne comportaient aucun obstacle.

L'armateur avait d'abord réclamé le paiement de surestaries en raison de la lenteur des opérations puis s'était désisté. De son côté l'affréteur demandait le remboursement de frais supplémentaires occasionnés par la non-conformité du navire avec la charte-partie.

Les arbitres n'ont pu que prendre acte du désistement de l'armateur. Sur la demande de l'affréteur, ils ont constaté sur photos que les cales comportaient des ailes contrairement à la description du navire. Ils n'ont accordé cependant à l'affréteur qu'une partie du montant réclamé dont le chiffre ne leur semblait pas totalement convaincant et laissé à la charge de l'armateur deux tiers des frais et honoraires d'arbitrage.

Alain Tinayre

Nous avons appris le décès de Maître Alain Tinayre, grande figure des arbitres de la Chambre. Alain Tinayre était un homme de très grande qualité. Au-delà de sa parfaite courtoisie et son immense culture littéraire, tous ceux qui l'ont connu se rappelleront sa grande rigueur juridique. Travaillant tous ses dossiers à la main, tard le soir dans son bureau de la rue Moncey tapissé de magnifiques boiseries, Alain Tinayre maniait avec beaucoup d'agilité les ventes FOB et les ventes CAF, les B/L et les C/P ainsi que toutes les variétés d'assurances maritimes. Nous lui devons, notamment, d'avoir compris l'assurance pour compte. Il avait également su ouvrir sa belle profession au monde contemporain. On se souvient encore de ses excellents Entretiens de Nanterre. La Chambre arbitrale maritime de Paris voudrait rendre à Alain Tinayre tous les hommages qu'il mérite en adressant aussi à sa famille et à tous ses proches ses plus vives condoléances. *PhD*



Le câblier "Pierre de Fermat" - 2014 - 100,1 x 21,5 m. - Jauge brute : 8 781 - Port en lourd : 4 000 t.

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.



Câbles sous-marins et câbliers

Environ 99 % du trafic intercontinental, données et téléphone, sont transmis sous les océans par des câbles sous-marins qui évitent la perte de temps induite par le temps nécessaire pour effectuer une transmission par satellite (0,24 seconde dans le cas d'un aller-retour vers un satellite géostationnaire).

Ces câbles sont un enjeu stratégique et géopolitique, ils sont mis en place et maintenus par des navires câbliers, après reconnaissance bathymétrique pour repérer le trajet idéal, le plus court, mais sans risque pour le câble.

Par des faibles profondeurs, et lorsque la nature du fond le permet, les câbles sont généralement ensouillés à l'aide d'un outil marin de type charrue à soc creux afin de minimiser les risques de crochages par le train de pêche des chalutiers. Les câbles ont en général un diamètre de 69 mm et pèsent environ 10 kg/m, même si des câbles plus légers et plus fins sont utilisés pour les sections en eaux profondes (*Wikipédia*).

● Carte animée des câbles sous-marins dans le monde :

<https://youtu.be/9rUPWpLWOW> Vidéo 2'22".

● Les câbles sous-marins à fibre optique. Comment ça fonctionne ?

https://youtu.be/0MwMk BET_5I 5'35".

● Fabrication de câbles sous-marins en Norvège : <https://goo.gl/Eiva3a> 3'13".

● Une machine à tresser les câbles : <https://goo.gl/uqejFE> 2'23".

● Les secrets de la pose de câble optique sous-marin : <https://goo.gl/dUUCyx> 5'52".

Installation des câbles sous-marins : <https://youtu.be/Gg1aFmsKQgk> 5'29".

● Orange Marine - En activité depuis le milieu du XIXe siècle, la branche "câbles sous-marins" du Ministère des Postes et Télécommunications devient filiale à 100% du Groupe Orange en 1999. <https://goo.gl/fXRQ5l>

Histoire et souvenirs

L'idée de faire traverser la mer aux câbles télégraphiques est pratiquement née en même temps que le télégraphe lui-même. Dès 1845 l'ingénieur Morse pose un câble en baie de New-York, entre Castle Garden et Governor's Island. Mais l'aventure du câble sous-marin et des navires câbliers commence véritablement en 1851 lorsqu'une première liaison par câble est établie entre la France (Calais) et l'Angleterre (Douvres) :

● Institut Français de la Mer : <https://goo.gl/YAx5FT>

● Les métiers des navires câbliers, souvenirs, anecdotes etc. par Gérard Fouchard, Vice-président de l'Association des amis des câbles sous-marins : <https://goo.gl/ptccYS>

● Les navires câbliers dans la Première Guerre Mondiale : <https://goo.gl/GGnW7y>

● Souvenirs de mer de Thierry Bressol, officier radio : <https://goo.gl/R16nCx>

Reportages et présentations

● Reportage photo de Mer et Marine chez Alcatel Submarine Networks, fabricant de câbles sous-marins : <https://goo.gl/HkXQ63>

► Le navire câblier "Pierre de Fermat". (Qui était Pierre de Fermat : <https://goo.gl/e6WgQF>).

● Photoreportage "À bord du câblier Pierre de Fermat" : <https://goo.gl/jTNZ5P> (Mer et Marine).

● Arrivée à Brest fin 2014 du dernier né de la Flotte Orange Marine (anciennement France Télécom Marine) : <https://goo.gl/3mL86Z> et vidéo (1'43") : <https://goo.gl/wH6M8a>

► Le navire câblier "René Descartes". (Qui était René Descartes : <https://goo.gl/PgeUzc>).

● Présentation du René Descartes par le PDG France Telecom Marine (2012) et description des opérations Vidéo (7'01") : <https://goo.gl/8kixf8>

● Une pose de câble sur le "René Descartes" vidéo (8'17") : <https://goo.gl/rQekHn>

► Le navire câblier "Fresnel". (Qui était Augustin Fresnel : <https://goo.gl/KA3ePT>).

● Pose de fibre en 1999 entre Miami et le Brésil. Vidéo (52'30") : <https://goo.gl/3Uzgzx>

● Vidéo Thalassa (11'26") à bord du câblier "Skagerrak" (Nexans) dans le détroit de Long Island (USA) : <https://goo.gl/KCugZu>

● Une opération spéciale de raccord de câble par le "Maersk Connector" : <https://goo.gl/sgii22>

● Les câbles sous-marins, autoroutes vitales de l'Internet mondial - Journal économique La Tribune du 24 nov 2017 : <https://goo.gl/UXHBYC>

● Un lien planétaire - Podcast de France Culture (9') agrémenté de plusieurs courtes vidéos : <https://goo.gl/JVdrdj>

● Marché, technologie et moyens de pose. Stratégie dans l'Oil & Gas.

Conférence en français de novembre 2016 organisée par Alcatel-Lucent Submarine Networks (1h16') : <https://goo.gl/ocFXD1>