

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 47 - Automne 2018

● Editorial Ph. Delebecque Page 1	● Navires sans équipage Conventions internationales G. Piette Pages 2 & 3	● Diminution des rejets de soufre par les navires L. Esnard Pages 4, 5 & 6	● Concours d'arbitrage M. Aourane C. Benoit Pages 7 & 8	● Avarie commune Précautions Ph. Godin Page 9	● Web maritime Manœuvres Page 10
--	---	---	--	---	--

"Abundans cautela non nocet"



Droit continental vs. Common law

Éditorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

On oppose souvent à tort le Droit continental et la *Common law*. Sans doute ces familles juridiques n'ont-elles pas la même histoire ni les mêmes règles directrices. Pour autant, leurs solutions concrètes se rejoignent fréquemment, en tout cas en matière maritime. Au-delà d'une certaine convergence dans les jurisprudences, c'est à une véritable dialectique que l'on assiste.

Ainsi, un récent arrêt (The Alhani) de la *High Court* <http://tinyurl.com/y9t9voqb> (15 juin 2018, Deep Sea Maritime Ltd v. Monjasa A/S (2018) EWHC 1495) a-t-il pu considérer que la

prescription d'un an du droit des transports, prévue par l'art. 3-6, al. 4, des Règles de La Haye, s'appliquait en cas de "misdelivery". Le texte, faut-il le rappeler, enferme dans le délai d'un an toute action en responsabilité pour "pertes ou dommages". La juridiction anglaise a jugé ici que les termes employés par le législateur international étaient suffisamment larges pour englober une action en responsabilité contre le transporteur pour remise de la marchandise à une personne non habilitée à en prendre livraison. Cette décision, largement commentée par les cabinets

anglais, n'étonnera guère les juristes français, car la Cour de cassation s'est prononcée exactement dans le même sens, notamment dans une hypothèse de remise de la marchandise contre présentation de faux connaissements, sans que l'on s'en émeuve particulièrement (Cass. com. 11 avr. 2012, n° 10-27.146 ; rappr. en droit interne, Cass. com. 22 mai 2007, D. 2007, 1659). Précisons que la solution s'impose d'autant plus sur le fondement des Règles de La Haye Visby qui visent, en matière de prescription, toute action en responsabilité relativement aux marchandises. Les Règles de Hambourg sont encore plus ouvertes, toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la Convention étant, aux termes de l'art. 20-1, soumise à la prescription (de deux ans). On observera que les mêmes difficultés se rencontrent lorsqu'il s'agit de cerner le domaine de la limitation de responsabilité du transporteur. Sans doute l'art. 4.5 des Règles de La Haye Visby vise-t-il les "pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant", ce qui s'applique à pratiquement tous les manquements contractuels (rappr. art. 79 des Règles de Rotterdam), mais tel n'est pas le cas de l'art. L. 5422-13 du code des transports qui cantonne la limitation aux "pertes ou dommages subis par la marchandise".



La même décision Alhani s'est prononcée sur la question de savoir si le fait d'engager une procédure devant un tribunal autre que celui que les parties avaient pris le soin de désigner dans une clause attributive de juridiction ou d'arbitrage pouvait interrompre la prescription. En refusant de l'admettre, la High Court a pris une position très protectrice des intérêts des transporteurs et qui n'aurait sans doute pas convaincu ses homologues français (cf. C. civ. art. 2241, al. 2, qui prévoit que la saisine d'une juridiction incompétente interrompt la prescription, le texte étant de portée générale et applicable à tous les cas d'incompétence).

La décision Aqasia <http://tinyurl.com/y7horgcg> (High Court, Vinnlustrodin HF v. Sea tank. Shp. (2018) EWCA Civ 276), en revanche, devrait avoir une forte résonance sur le continent. Il est dit que la limitation de responsabilité prévue par les Règles de La Haye ne joue pas dès l'instant que ses paramètres (colis et unité) sont inapplicables, tel étant le cas dans le "bulk" où la marchandise est quantifiée à la tonne, la tonne ne pouvant être considérée ni comme un colis ni comme une unité au sens de l'article 4-5 de la Convention (Les Règles de La Haye Visby sont plus ouvertes, car elles font également état d'une limitation par kg.). Rien, cependant, ne devrait interdire aux parties de définir ce qu'elles entendent par "unité".

On relèvera aussi l'importante décision de la Cour suprême (16 mai 2018, <https://tinyurl.com/y8brhumo> Rock Advertising Ltd. v. MWB Business Exchange Centres Ltd.) qui décide très opportunément que la NOM (*Non Oral Modification*) clause, fréquente dans les contrats d'affaires, dont les contrats maritimes, s'impose nécessairement aux parties. De quoi régler de très nombreux litiges d'interprétation contractuelle, en droit anglais comme en droit français, en privilégiant le grain de l'écrit sur la paille des mots.

Signalons enfin, cet autre arrêt de la High Court (Nori Holdings Ltd v. Public Joint Stock Cy Bank Otkrittie Fi Corp. (2018) EWHC 1343) <https://tinyurl.com/y7resp9t> refusant de prononcer une "anti suit injunction" contre un plaideur qui contestait le jeu d'une clause d'arbitrage dans une procédure à Chypre (membre de l'UE, soulignons-le). La jurisprudence Front Comor de la Cour de Justice est donc – heureusement – toujours d'actualité. Mais pour combien de temps encore ?



Cette édition de "la Gazette de la Chambre" est illustrée avec les oeuvres des "Carnets de voyage", réels ou imaginaires, du peintre Patrick Serc. Son travail passe par plusieurs étapes, patine de papier, effets de rouille, collages, dessins au fusain, grattage et couleurs à l'acrylique. Il y associe toujours l'écriture mais on peut y trouver des mots qui nous parlent plus que d'autres (D'après Paris Normandie). Son site :

www.patrick-serc-peintrenomade1.fr



Arbitrage international

Défaut de paiement des consignations Exemple du fonctionnement d'un centre d'arbitrage :

La CCI a mis fin à un arbitrage pour défaut de paiement des consignations par le demandeur, celui-ci attaque la CCI.

Le juge d'appui donne raison au demandeur et ordonne la reprise de l'arbitrage.

La CCI demande l'annulation de l'ordonnance de reprise.

La Cour de cassation renverse la décision du juge d'appui.

"Le litige relatif à l'exécution fautive, par une institution d'arbitrage, du contrat d'organisation de l'arbitrage relève de la compétence de la juridiction de droit commun. Excède, en conséquence, ses pouvoirs le juge d'appui qui se substitue au centre d'arbitrage dans l'application de son règlement".

1^{re} Civ. - 13 décembre 2017. Rejet.

N° 16-22.131. CA Paris, 24 mai 2016

<http://tinyurl.com/y77rnb3l>

Arbitrage international Convention de New-York (New York 1958)

60 ans de Convention Outil de référence dans le monde de l'arbitrage international

La Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères vise à établir des normes législatives communes pour la reconnaissance des conventions d'arbitrage ainsi que la reconnaissance et l'exécution par les tribunaux étatiques des sentences étrangères et des sentences non nationales.

<http://tinyurl.com/yd334m9d>

Les conventions internationales maritimes et les navires sans équipage

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

Il n'est pas un jour qui passe sans que la presse spécialisée ne se fasse l'écho d'un projet, d'un accord ou d'une avancée technologique dans le domaine des Navires Sans Équipage, ci-après dénommés NSE (rappelons qu'il existe principalement deux sortes de NSE, à savoir ceux qui sont pilotés à distance depuis un poste de contrôle situé à terre, grâce à des caméras et des micros placés sur le navire, et ceux qui sont autonomes, grâce à un programme informatique basé sur la technologie de l'auto-apprentissage, ou *deep learning*). Des entreprises telles que Thalès, Bourbon, Rolls-Royce, ou encore Wärtsilä, multiplient les avancées d'un point de vue technique. Mais la question suscite également beaucoup d'interrogations du point de vue juridique. L'OMI a constitué un groupe de travail par correspondance sur les navires de surface autonomes, qui devra rendre compte de ses premiers travaux lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime, qui se réunira du 3 au 7 décembre 2018. Le CMI s'est lui aussi emparé de la question, en diffusant en 2017 un questionnaire aux Associations nationales de droit maritime, et prévoyant d'y consacrer des travaux lors du colloque de Mexico en 2019.

Les problématiques soulevées par les NSE sont nombreuses, et ne peuvent être toutes traitées dans le cadre d'un seul article. La notion de navire, l'abordage, l'assistance maritime, la formation des personnels sont autant de sujets concernés. Les questions de responsabilité (donc également de classification et d'assurance) seront évidemment très importantes. Ce sont les raisons pour lesquelles trois articles seront successivement consacrés aux NSE dans ces colonnes. Le présent s'intéresse à l'impact des NSE sur les conventions internationales, le suivant étudiera l'affrètement des NSE, et le dernier sera consacré aux questions de responsabilité.

La question de l'impact des NSE sur les conventions internationales de droit maritime est fondamentale, puisque l'appréhension juridique de ces nouveaux navires doit avant tout être internationale. Mais elle est complexe, car s'il est déjà malaisé d'amender une convention internationale, il est particulièrement difficile d'en modifier plusieurs!

Il s'agira de recenser les conventions internationales concernées (I), puis les questions qui le sont (II), avant de s'interroger sur la méthode à adopter (III).

Quelles sont les conventions concernées ?

Parmi les nombreuses conventions internationales de droit maritime, toutes ne seront pas concernées de manière identique par le déploiement futur des NSE. Il est possible de distinguer plusieurs catégories.

En premier lieu, il y a des conventions qui ne seront pas concernées. Il en est ainsi, par exemple, de la convention de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves. Peu importe, pour l'application de cette convention, que l'épave soit celle d'un navire qui était doté d'un équipage ou non. Il en est de même de la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes (un NSE doit pouvoir être grevé d'un privilège ou hypothéqué comme tout navire) ou de celle du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire (un NSE doit pouvoir être saisi comme tout navire). La Convention LLMC de Londres du 19 novembre 1976 devrait également s'appliquer aux NSE: leurs propriétaires devraient pouvoir bénéficier de la limitation de responsabilité, sauf évidemment dans l'hypothèse d'une faute intentionnelle ou de témérité.

En deuxième lieu, certaines conventions seront concernées, mais en étant aisément aménageables. Par exemple, la convention FAL de 1965, dans le chapitre 2 de son annexe, énumère les documents que l'État du port peut exiger du navire à l'entrée ou la sortie de ce dernier. Y figurent la liste d'équipage et le nom du capitaine. Il sera aisé d'adapter ce genre d'énumération aux NSE.

En troisième lieu, des conventions supposeront des aménagements importants, mais limités à certaines de leurs dispositions. C'est par exemple le cas de l'article 3.3 des Règles de La Haye (délivrance du connaissement par le capitaine), des articles 8 et 10 de la convention de Londres de 1989 sur l'assistance (obligations du capitaine du navire assisté et du navire assistant), des articles de la convention BWM relatifs au rôle de l'équipage en matière de gestion des eaux de ballast (règles B-1, B-2 et B-6), ou encore des textes des codes ISM et ISPS qui traitent de la responsabilité et de l'autorité du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire (ISM, art. 5 et 6 ; ISPS, art. 6).

Enfin, l'impact du développement des NSE sera très important sur quelques conventions. C'est principalement le cas de la Convention STCW du 7 juillet 1978. Cette convention étant relative aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, elle est évidemment heurtée de plein fouet par l'idée même de NSE.

Quelles sont les questions concernées ?

L'examen des conventions précitées révèle que la difficulté que pourraient poser les NSE réside dans l'identification d'un capitaine et d'un équipage. Ces conventions confient des tâches à la charge du capitaine et de son équipage, et il est par hypothèse délicat d'imbriquer les NSE dans ce schéma.

Si l'on entre davantage dans le détail, et par ordre de difficulté croissant, il apparaît que l'absence de capitaine peut d'abord s'avérer problématique au regard de ses attributions commerciales. L'article 3.3 des Règles de La Haye prévoit que le capitaine délivre le connaissement au chargeur qui lui en fait la demande.

Suite et fin de l'article page 3.

Exécution des sentences arbitrales

Le cabinet Norton Rose Fulbright compare par un tableau très clair, quelques différences majeures entre les deux traités dirigeant l'exécution de sentences arbitrales internationales dans des juridictions étrangères : la Convention sur la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères le 10 juin 1958 (la Convention de New York) et la Convention sur le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et les ressortissants d'autres États (la Convention de Washington) :

<https://tinyurl.com/y97vwm59>



Affrètement

Notion de port toujours accessible

Dans un récent arrêt de la Haute-Cour de justice, le juge a précisé que "toujours accessible" se réfère non seulement à l'entrée mais aussi au départ du navire.

● A noter la divergence des "Voylay Rules 1993" d'avec les "Laytime definitions 2013" et le "Baltic Code 2014".

Voir comparatif :

<https://tinyurl.com/yd2ggu33>

● L'arrêt "The Acacongua Bay":

<https://goo.gl/VbMY4f>

● Le commentaire du cabinet Birketts :

<https://goo.gl/NdN9Uc>

● Le "Baltic Code" :

<https://tinyurl.com/yd5heygh>

Qu'en sera-t-il pour les NSE ? Les agents du transporteur (déjà envisagés par le texte) suffiront-ils ? Le développement du connaissance électronique, des "smart containers" et autres conteneurs connectés permettra-t-il de résoudre la difficulté ?

L'absence de capitaine et d'équipage pourrait également se faire ressentir sur les règles environnementales des conventions internationales. La convention de Montego Bay reconnaît un rôle non négligeable au capitaine en ce qui concerne la prévention et la maîtrise de la pollution du milieu marin, par l'information des États côtiers (art. 211). Quant à la convention BWM, elle confie au capitaine et à son équipage la gestion des eaux de ballast (Règles B-1, B-2 et B-6). Ces dispositions ne semblent cependant pas incompatibles avec les NSE, qui devraient pouvoir être dotés de systèmes permettant l'information des États côtiers et une gestion automatisée des eaux de ballast.

En matière de sécurité du navire et de la navigation maritime, le rôle du capitaine est fondamental. De nombreuses dispositions des conventions internationales se focalisent sur cette question (ce qui s'explique notamment par l'histoire de l'OMI). Il en est ainsi des règles qui exigent un effectif suffisant d'équipage (SOLAS, chap. V, règle 14), et des compétences et qualifications appropriées (CMB, art. 94.4 ; ISM, art. 6 ; STCW). C'est aussi et surtout le cas des règles qui encadrent les pouvoirs, l'autorité et la responsabilité du capitaine en matière de sécurité et de sûreté. Il peut s'agir de textes à vocation générale (ISM, art. 5 ; ISPS, art. 6 ; SOLAS, chap. XI-2, règle 8) ou de textes abordant plus précisément une question: obligations en matière d'assistance et de sauvetage (CMB, art. 98 ; SOLAS, chap. V, règle 33 ; Conv. Londres, art. 8 et 10), messages de danger (SOLAS, chap. V, règle 31), planification de la route, tenue du quart et garde au port (code STCW, parties 2 à 5). Sur ces points, la réponse appartiendra aussi aux techniciens, qui devront concevoir les systèmes permettant au NSE de lancer des messages de danger ou de participer à des opérations de sauvetage. Il leur reviendra également d'imaginer la manière dont le service de garde au port peut être assuré pour les NSE.

Les réponses à ces différentes questions ne peuvent être les mêmes selon les hypothèses. Ainsi qu'il a été précisé précédemment, deux sortes de NSE seront appelées à parcourir les mers: les navires pilotés à distance depuis la terre et les navires autonomes dirigés par un programme informatique. Or, ces deux sortes sont très différentes. Pour les navires pilotés à distance, il y a une intervention humaine en temps réel. La question est alors de savoir si l'équipe de pilotage à distance peut être considérée comme un équipage et si celui qui dirige cette équipe peut être considéré comme capitaine (au prix évidemment d'une extension des notions). Si la réponse est positive, les tâches incombant normalement au capitaine et à son équipage relèveront de l'équipe de pilotage à distance. Par conséquent, cette équipe devra respecter les règles de qualifications et de brevet, ou encore certaines exigences médicales.

En revanche, dans les navires autonomes, il n'y a aucune intervention humaine en temps réel. Il sera très difficile, pour ne pas dire impossible, d'identifier un capitaine et un équipage (le programmeur du système informatique, en particulier, ne peut être qualifié de capitaine, car il ne peut être considéré comme exerçant le commandement du navire). Les missions du capitaine et de l'équipage devront donc être repensées.

Plus largement, outre les notions de capitaine et d'équipage, certaines notions devront être aménagées pour les NSE. Tel est le cas par exemple du "service en mer" pour le maintien de la compétence professionnelle (code STCW, sect. A-I/11) ou de "good seamanship" (RIPAM, règle 8 de la version anglaise, puisque la version française ne parle que des "bons usages maritimes").

Il est certain, enfin, que les NSE ne doivent pas être considérés comme n'étant pas maîtres de leur manœuvre, ou ayant une capacité de manœuvre restreinte, au sens du RIPAM (règles 3 et 18). En revanche, ils pourront relever de la règle 4 du chapitre I de la convention SOLAS, qui permet "d' exempter tout navire qui présente certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute disposition des chapitres II-1, II-2, III et IV (...) qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques ainsi que leur mise en oeuvre à bord".

Quelle méthode adopter ?

L'apparition des NSE rendra inévitable l'adoption de règles internationales. Il nous semble que deux méthodes sont envisageables. La première consiste à amender les conventions existantes, afin d'aménager chaque stipulation qui nécessite de l'être. A titre d'exemple, il sera alors nécessaire de retoucher l'article 3.3 des Règles de La Haye pour déterminer qui délivre les connaissements à la place du capitaine, ou les parties 3 à 5 du code STCW pour déterminer comment s'adaptent aux NSE les règles de tenue du quart ou de garde au port. Cette méthode paraît compliquée du point de vue procédural: amender autant de conventions internationales, dans l'objectif unique de permettre le déploiement des NSE, peut sembler utopique. Le risque serait en outre de permettre la remise en question de certaines conventions auxquelles il serait certainement judicieux de ne pas toucher (par exemple, la convention de Montego Bay).

Une seconde méthode, qui a notre préférence, consisterait à adopter une convention internationale spécifique aux NSE, qui préciserait qu'elle déroge aux dispositions des conventions avec lesquelles elle est incompatible, et qui élaborerait un régime juridique homogène, propre à ces navires.

Diminution des seuils de rejets de soufre dans l'atmosphère par les navires

Leïla Esnard
Avocat maritime
Cabinet Lewis & Co AARPI

Entrée en vigueur au 1er janvier 2020 du nouveau seuil de teneur en soufre des carburants maritimes prévu par l'Annexe VI de la Convention Marpol : un nouveau défi pour le secteur maritime.

Les émissions d'oxydes de soufre (SOx) présentent des risques majeurs pour la santé humaine et l'environnement. La consommation de carburants soufrés par les navires constitue une des sources de ces émissions. Aussi le secteur maritime est-il dans le collimateur des autorités publiques dans leur lutte contre la pollution atmosphérique. Le nouveau seuil de la teneur en soufre des carburants fixé par l'annexe VI de la convention de MARPOL à 0,5 % s'inscrit dans ce contexte.

Les règles actuelles et à venir

Adoptée en 1997, entrée en vigueur en 2005, et ultérieurement révisée, l'annexe VI de la convention MARPOL 73/78, élaborée sous l'égide l'Organisation Maritime Internationale (OMI) vise à limiter et contrôler progressivement la pollution atmosphérique, et notamment celle qui résulte du rejet de SOx (Règle 14 de l'Annexe VI). *La règle 13 de l'annexe VI de MARPOL limite aussi l'émission d'oxydes d'azote (NOx). Les règles relatives aux émissions de ce gaz ne sont pas traitées dans le présent article.*

Ses dispositions ont été intégrées dans le droit européen par la directive 1999/32/CE, modifiée par la directive 2012/33/UE (à présent codifiée par la directive 2016/802/UE relative à la teneur en soufre de certains combustibles liquides). Cette dernière a été tardivement transposée par la France par l'Ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 qui a modifié et complété les articles L 218-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Initialement limitée à 4,5 %, puis réduite à 3,5% à compter de 2012, l'Annexe VI prévoit que la teneur maximale en soufre des carburants marins sera abaissée à 0,5 % pour tous les navires et le monde entier au 1er janvier 2020 (amendement de 2008, entré en vigueur en 2010). Il avait été prévu un éventuel report de ce nouveau seuil jusqu'à 2025 en cas d'indisponibilité avérée de carburant faiblement soufré pour 2020. En octobre 2016, avec l'appui - entre autres - de la France, le comité MEPC (Comité de Protection de l'Environnement Marin) de l'OMI décidait de maintenir au 1er janvier 2020 l'entrée en vigueur du nouveau taux plafond fixé à 0,5 %. Il appartient à présent au secteur maritime de se préparer à cette nouvelle exigence.

Celle-ci s'ajoute à d'autres mesures récentes prises pour que les navires réduisent leurs émissions de SOx. Ces dernières restaient néanmoins circonscrites à certaines zones ou types de navires.

Ainsi, la convention MARPOL permet de créer des zones d'émissions contrôlées de soufre, dites SECA (pour *Sulphur Emission Control Area*) pour lesquelles le taux d'émission de SOx est limité à 0,1 %. Depuis 2015, la Manche et la mer du Nord font ainsi partie d'une zone SECA et l'État français défend actuellement la création d'une nouvelle zone SECA en Méditerranée.

La directive 2012/33/UE (modifiant la directive 1999/32/CE) a également banni, à compter du 1er janvier 2015, l'utilisation, par les navires à passagers faisant escale dans l'Union Européenne, de carburant soufré à plus de 1,5 %, ainsi que l'utilisation de carburant soufré à plus de 0,1 % pour tous les navires se trouvant à quai plus de 2 heures dans un port de l'Union Européenne.

Le tableau ci-dessous résume la législation actuelle et à venir.

Taux SOx max autorisé	Actuellement	Au 1 ^{er} janvier 2020
Général	3,5 %	0,5 %
SECA	0,1 %	0,1 %
Navires à passagers en Europe	1,5 %	0,5 %
Tous navires à quai en Europe (+ 2 h)	0,1 %	0,1 %

Le nouveau seuil de 0,5 % affecte donc globalement le secteur maritime et soulève questions et incertitudes.

Des incertitudes techniques et financières

3 principales options sont ouvertes aux armateurs de navire :

- Utiliser un carburant dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,5 % (MDO, *Marine Diesel Oil*, ou ULSFO, *Ultra Low Sulphur Oil*, Cette dénomination couvre en principe un carburant dont la teneur en soufre est de 0,1 % max. Le LSFO (*Low Sulphur Oil*) contient quant à lui max 1% de soufre. Il n'existe actuellement pas de dénomination intermédiaire. La référence à ULSFO dans l'article s'entend d'un carburant à 0,5 % max.). Cette option ne requiert pas de modification technique majeure du navire, mais les moteurs de propulsion et auxiliaires devront tout de même être adaptés au nouveau type de carburant. Cette option implique aussi une augmentation importante du poste carburant (la différence de prix entre HFO, *Heavy Fuel Oil*, à 3,5% et à ULSFO 0,5 % serait actuellement de l'ordre de 250 USD par tonne). L'armateur pourrait avoir des difficultés à trouver un affréteur, en raison du surcoût en carburant assumé par l'affréteur à temps, ou répercuté à l'affréteur au voyage ou aux intérêts cargaison par une hausse du fret, et de la difficulté de s'avitailer dans certains ports. La rentabilité globale du navire et/ou de certaines lignes doit donc se poser.

- *Suite de l'article page 5.*

Technique originale d'embarquement des pilotes maritimes en Finlande

Cette vidéo de 3'36" a été tournée en Finlande lors de l'embarquement du pilote à bord du "Roro Tavastland" pour entrer dans le port d'Oulou.

Les pilotes finlandais ont appliqué le proverbe "Quand la vie vous donne des citrons, faites de la citronnade" et ils se sont adaptés lorsqu'il y a trop de glace pour leurs pilotines (d'après G Captain) :

<https://youtu.be/QzG3JXzjLE>



Croisières

● Le rapport de l'Isemar sur l'industrie de la croisière :

<https://tinyurl.com/y93jrvms>

● L'histoire de Costa (reportage Mer et Marine) :

<http://tinyurl.com/yccw7c6q>

Mer territoriale

Le domaine maritime français défini par décret (Les cartes à partir de la page 38) : <http://tinyurl.com/ybmu9zmr>

VGA

Vérification de la Masse Brute d'un conteneur

Rappel des prescriptions de la Convention SOLAS relatives à la vérification de la masse brute d'un conteneur empoté :

<http://tinyurl.com/VGM-Solas>

Le rapport annuel de l'assureur Allianz "Safety and shipping 2018"

"Les sinistres maritimes ont baissé de plus d'un tiers cette dernière décennie mais les nouveaux risques climatiques et numériques, associés aux erreurs humaines, compromettent les progrès en matière de sécurité".

Le rapport : <http://tinyurl.com/y7quvqsv>

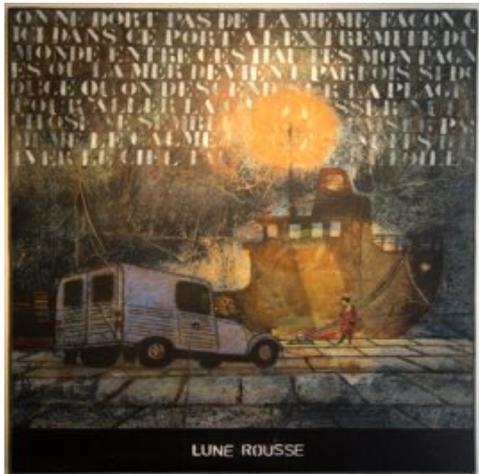
Rapport de la Cour de cassation 2017

● Dossier de presse :

<https://tinyurl.com/y84bflj5>

● Accès aux détails du rapport et des rapports antérieurs:

<https://tinyurl.com/yazew36x>



Démolition Déconstruction

Légalité du "Beaching", l'échouage des navires, pour leur déconstruction ?

Le P&I Club Gard fait le point :

<https://tinyurl.com/y7af9ofr>

Le texte de la Convention en Français :

<https://tinyurl.com/ycupxyep>

La page IMO :

<https://tinyurl.com/y7zbux9x>

"Without prejudice" (Save as to the costs)

Tous droits et moyens réservés
(sauf pour les frais)

Cette expression "without prejudice" peut être employée incorrectement lors d'un litige et perçue comme une protection à toute épreuve. Le cabinet juridique australien Moulislegal en explique la signification et la portée exactes :

<http://tinyurl.com/ybupxtkx>

Suite de l'article de la page 4 : "Diminution des seuils de rejets de soufre".

- Installer un "scrubber", équipement permettant d'épurer les émissions avant qu'elles soient rejetées, sous réserve de l'approbation de cet équipement par l'administration du pavillon du navire. Reconnue par MARPOL comme conforme cette option requiert un investissement immédiat et coûteux, sans certitude sur sa rentabilité à moyen terme, puisque celle-ci dépendra en réalité de la différence de prix entre HFO à 3,5 % et ULSFO à 0,5 % dont l'évolution reste inconnue. Or, les pétroliers annoncent déjà commencer à réduire leur stock de HFO, ce qui suggère que l'offre en ULSFO pourrait s'accroître et, par effet concurrentiel, la différence de prix s'amoinrir. A l'opposé, notons que certains affrêteurs accepteraient déjà des taux de fret supérieur pour les navires équipés de scrubbers.

- Installer une propulsion GNL, Gaz Naturel Liquéfié, qui ne produit que peu voire pas de SOx. Une telle modification est extrêmement complexe, voire impossible, pour la majorité des navires existants. La construction de navires avec propulsion au GNL est plus onéreuse et l'approvisionnement en GNL n'est actuellement possible que dans un nombre limité de ports.

Les décisions à prendre pour se conformer à ces nouvelles règles ne sont donc pas aisées et suscitent actuellement de nombreux débats, étant entendu que la disponibilité des chantiers pour installer des scrubbers d'ici le 1er janvier 2020 s'amenuise. Le type de navire et son exploitation entreront en considération. Ainsi CMA-CGM a annoncé choisir la propulsion GNL sur ses nouveaux porte-conteneurs, la compagnie du Ponant fera naviguer ses navires au MDO ou au GNL, pour son brise-glace, Maersk utilisera du ULSFO, tandis que Frontline, DHT, Star Bulk et Spliethoff équipent leurs navires de scrubbers.

Des incertitudes juridiques

Aux questions techniques et financières, s'ajoutent des problématiques juridiques dont il faut tenir compte.

Déchets issus des scrubbers

Les scrubbers génèrent des déchets qui peuvent être nocifs pour l'environnement marin. Or, pour certains types de scrubbers, Les dispositifs "open loop" avec rejet en mer sont moins complexes et moins coûteux que les dispositifs "closed loop", ces déchets sont rejetés en mer. Si l'OMI n'en prohibe pas encore le rejet, certains ports européens ont déjà fait ce choix. Il est probable que cette tendance s'accélère et que ces rejets en mer aient vocation à être ultimement interdits par l'OMI.

Qualité du carburant

La décision d'utiliser des carburants ULSFO pour se conformer aux nouvelles exigences alimentera en toute vraisemblance le contentieux relatif à la qualité des carburants avec les fournisseurs, aussi bien en ce qui concerne la teneur en soufre, que les éventuelles instabilités des mélanges effectués par les pétroliers pour réduire le taux de soufre (encrassement des filtres, pannes moteur, etc).

Construction navale

Si les émissions restent au-delà des exigences légales malgré l'installation de scrubbers, il est à prévoir que les armateurs voudront se retourner vers les chantiers navals qui n'auront pas respecté les performances annoncées. Les contrats avec les chantiers sont à donc à étudier attentivement.

Affrètement à temps

En particulier, pourrait se poser la question des responsabilités respectives des parties :

- (i) pour les coûts et le temps passé pour l'entretien des scrubbers et la gestion des déchets générés ;
- (ii) en cas d'encrassement des moteurs / panne liés au carburant fourni (ULSFO) ;
- (iii) en cas de teneur en soufre non conforme (immobilisation du navire, caution, retard et préjudice commercial, enlèvement des soutes non conformes, amende pénale, etc.) ;

Ainsi, il conviendra de (re)négocier attentivement les chartes-parties pour s'assurer de la répartition des risques/coûts dans de telles situations (il nous apparaît que le risque devrait reposer *in fine* sur l'affrêteur à temps, sauf navire non adapté aux nouvelles normes).

Affrètement au voyage

Compte tenu des incertitudes sur la disponibilité des carburants ULSFO, il serait judicieux de prévoir dans les chartes-parties la possibilité et les conséquences d'une *deviation* / d'un retard pour s'approvisionner en carburant conforme.

Assurance

Le non-respect des nouvelles exigences de MARPOL (adaptation technique à des carburants ULSFO ou installation de scrubber) par les armateurs pourrait aussi conduire les assureurs à considérer que le navire n'est pas en état de navigabilité, ce qui pourrait impliquer une absence de couverture.

Suite et fin de l'article page 6.

Le sujet de la pollution marine génère une abondante littérature dans la presse spécialisée.

Voir ce site <http://sulphur2020.online/blog/> qui répertorie certains articles publiés en anglais parmi les centaines disponibles.



Suite et fin de l'article de la page 5 : "Diminution des seuils de rejets de soufre".

Les sanctions en cas de non-conformité

Ce sont les États qui prévoient les sanctions en cas de non-conformité des carburants marins.

En ce qui concerne la France, la législation française est déjà en place pour sanctionner les violations des règles relatives aux émissions soufrées.

Ainsi, l'article L218-15 prévoit une peine d'un an d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende pour le capitaine ayant violé les dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL reprises à l'article L218-2.1 ou les autres règles d'origine européenne décrites ci-dessus. Est expressément visé en particulier le seuil de teneur en soufre fixé à 0,5% à compter du 1er janvier 2020.

L'amende peut également être prononcée contre l'armateur ou l'exploitant du navire s'il est à l'origine de l'infraction ou n'a pas pris les mesures pour l'éviter (article L218-20). Les juridictions pénales considèrent que l'affréteur, voire la société de management, peuvent être concernés.

En outre, s'il s'agit de personnes morales, l'amende pourra être multipliée par 5 (article 131-38 du Code pénal). L'amende peut donc atteindre un montant de 1 000 000 euros, outre les frais de l'éventuelle immobilisation du navire par les autorités publiques qui sont à la charge de l'armateur. L'article L218-30 du Code de l'environnement prévoit en effet que les autorités peuvent procéder à l'immobilisation du navire et soumettre sa libération au paiement d'un cautionnement.

Constituera néanmoins une défense le fait d'établir que le carburant conforme à la législation n'était pas disponible, et que le capitaine en a averti l'État de son pavillon et l'autorité du port de destination et qu'il n'aurait pu s'en procurer qu'en s'écartant de la route prévue ou en retardant indûment son voyage.

Une politique de répression annoncée

Ces sanctions sont loin d'être théoriques.

Tout d'abord, le Paris MOU a d'ores et déjà indiqué que les inspections des *Ports State Control* seront extrêmement strictes dès le 1er janvier 2020 et les navires pourront être détenus en cas de non-respect du nouveau seuil. Les navires devront produire leur certificat IAPP (*International Air Pollution Prevention*) et communiquer les reçus de livraison de soutes (BDR) et les registres de soutes. Des analyses sur des échantillons de carburant prélevés à bord seront conduites. Une "Concentrated Inspection Campaign" (CIC) conjointe de plusieurs MOU (dont celui de Paris) mettant l'accent sur la teneur en soufre des carburants marins est d'ailleurs prévue sur la période 1er septembre-30 novembre 2018.

Différents signaux laissent également penser que l'État français a fermement l'intention de sanctionner les infractions commises.

Pour preuve, au printemps dernier, le Procureur de la République de Marseille a engagé des poursuites à l'encontre du capitaine et de l'armateur du navire de croisière "Azura" de la compagnie *P&O Cruise*. Il leur est reproché l'utilisation d'un carburant excédant le seuil de teneur en soufre de 1,5 % fixé pour les navires à passagers faisant escale en Europe (selon les informations disponibles, la teneur en soufre du carburant aurait été de 1,68 %). Le procès a été reporté au 8 octobre 2018 prochain et la décision à intervenir pourrait donner un éclairage sur la politique gouvernementale de répression de ces infractions.

Un autre signal fort donné par le gouvernement dans la lutte contre la pollution atmosphérique soufrée est la diffusion d'une note technique du 21 mars 2017 qui définit la procédure d'information des autorités publiques en cas de détection par des aéronefs. Il s'agit en fait d'utiliser des drones équipés de senseurs leur permettant de détecter les émissions de navires excédant les teneurs en soufre autorisées. En cas de dépassement de cette teneur, les autorités sont informées et procèdent à des prélèvements de carburant à bord des navires. Un programme de développement de ces drones renifleurs est ainsi en cours.

Il est donc fort probable que les nouvelles exigences alimentent également le contentieux pénal, sauf à ce que tout le secteur maritime soit prêt pour aborder sereinement le 1er janvier 2020.

Transports par conteneurs

95% des produits manufacturés dans le monde sont transportés par des navires porte-conteneurs. En 2017 la valeur marchande représentait plus de 4 mille milliards de dollars.

Une courte histoire du transport maritime par conteneurs (Vidéo 4'05") :

<https://youtu.be/0MUkgDIQdcM>

Un conteneur

"said to contain" 206 packages

Un "colis" ou une "unité"
ou
206 "colis" ou "unités"?

Après la décision concernant le vrac (Cf. encadré "Aqasia" p.8 Gazette précédente N°46), la Cour d'Appel de Londres a tranché.

La décision : <https://goo.gl/WdSwyf>

Les commentaires des représentants des chargeurs :

Clyde : <https://goo.gl/oAxAZe>

Quadrant Chambers :

<http://tinyurl.com/y9yzwjaz>

Le business du conteneur

Le cabinet Mc Kinsey & Co édite deux études sur le transport des marchandises par conteneurs maritimes et sur le marché du conteneur.

Une, présentée par le TT Club, la prévision de l'évolution jusqu'en 2043 :

<https://tinyurl.com/y7e86dnc>

Et une autre intéressante jusqu'en 2067 :

<http://tinyurl.com/ya9p8sr8>

Sanctions

Depuis le 6 août, les États-Unis interdisent de commercer avec l'Iran.

Le 4 novembre, toutes les opérations liées au maritime seront concernées.

Le Journal de la Marine Marchande a interviewé M. Didier Marsac, arbitre maritime de notre Chambre et consultant en gestion des risques.

A lire avec l'article du JMM :

<https://tinyurl.com/yb7vkopl>

Revoir également les articles des Gazettes N°27 et N°40 :

● Les sanctions internationales et les clauses "sanctions" <https://tinyurl.com/yby3mksm>

● Iran : la fin des sanctions et des "clauses sanctions" ? <https://tinyurl.com/y9ttlqaf>

Compte rendu du concours de l'International Maritime Law Arbitration Moot 2018

Melissa Aourane & Constance Benoist pour l'équipe du MACI

Dégâts dus à la "mouille" à bord des vraquiers

Le "Swedish Club" a constaté que les dégâts dus à la mouille sont le type de réclamation la plus commune et la plus coûteuse qu'ils traitent.

Le Club a édité un guide de bonnes pratiques des tâches de maintenance et de surveillance qui peuvent être effectuées afin d'économiser de l'argent et d'améliorer la sécurité :

<https://tinyurl.com/y9djlpgs>

Le Master Arbitrage et Commerce International (MACI) a participé pour la quatrième fois depuis sa création au concours international d'arbitrage maritime qui a eu lieu cette année à Brisbane, Australie. La participation à cette 19^e édition du concours a été rendue possible grâce au soutien de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), qui a permis à l'équipe composée de Melissa Aourane, Constance Benoist, Alexandre Bergouli, Ophélie Lacaille, Faustine Lalle et Simon Wagner de se rendre jusqu'en Australie pour plaider sur un cas fictif, sur lequel l'équipe a travaillé pendant 6 mois.

Le scénario du cas étudié : <https://tinyurl.com/yd5stxuj>

À l'occasion de ce concours, l'équipe du MACI a été amenée à prendre en charge un dossier d'arbitrage maritime, impliquant un affréteur ("Cerulean Beans and Aromas Ltd") et un fréteur ("Dynamic Shipping LLC"), ayant mis à disposition son navire (le "Madam Dragonfly") pour le transport de café de grande qualité, équivalent au café Kopi Luwak. L'équipe a successivement pris le rôle de conseils de chacune de ces parties dans la rédaction de mémoires pour défendre leurs intérêts respectifs. Elle s'est ensuite rendue à Brisbane pour participer aux phases orales, qui se sont déroulées du 29 juin au 3 juillet, et plaider en anglais, à la fois en qualité de Demandeur et de Défendeur, devant des tribunaux arbitraux composés pour l'occasion de professionnels du droit maritime.

Vingt-neuf équipes participantes venant du monde entier ont été confrontées à des problématiques variées de droit maritime, telles que l'interprétation d'une clause d'arbitrage contenue dans un contrat d'affrètement "au voyage" ("Voyage Charterparty") et d'une clause *Paramount*, la navigabilité du navire, la livraison de marchandises endommagées, ou encore la reconnaissance d'un privilège maritime rattaché aux créances salariales de l'équipage. La procédure d'arbitrage était régie par le Droit anglais et plus précisément les *London Maritime Arbitration Association Rules (LMAA Rules)* complétées par l'*Arbitration Act 1996*, tandis que le fond était régi par le Droit australien de *New South Wales* conformément à la volonté des parties. La difficulté étant, pour des étudiants français imprégnés d'un système civiliste, de se confronter à de telles problématiques nécessitant l'application de règles de droit anglo-saxonnes ainsi que d'avoir accès à des bases de données juridiques étrangères.

La problématique de la recevabilité de la requête d'arbitrage

Suite à la réception tardive des marchandises, endommagées de surcroît, Cerulean Beans and Aromas Ltd (ci-dessous le "Demandeur") a initié la procédure d'arbitrage par l'envoi d'une requête à Dynamic Shipping LLC (ci-dessous le "Défendeur"). Le contrat prévoyait en effet que tout litige en lien avec son exécution devait être soumis à un tribunal composé de trois arbitres siégeant à Londres. Le Défendeur, quant à lui, s'opposait à la recevabilité de cette requête invoquant la violation de la clause d'expertise, préalable obligatoire à toute procédure arbitrale. Il convenait donc de s'interroger sur le champ d'application de cette clause. Cette dernière prévoyait que tout litige en lien avec des problématiques techniques devait être tranché par voie d'expertise, et plus précisément par un capitaine navigateur. La difficulté était de savoir si les prétentions du Demandeur étaient uniquement des points de droit, ou si elles impliquaient des points techniques rendant alors la requête d'arbitrage irrecevable.

Les ambiguïtés rédactionnelles de cette clause d'arbitrage, contenant elle-même une clause d'expertise, rendaient son interprétation et son application d'autant plus complexe. La clause d'expertise était-elle un préalable obligatoire ou non, et l'intervention d'un expert mettait-elle fin de manière définitive à la possibilité de soumettre le litige à l'arbitrage ? Par ailleurs les questions soumises au tribunal, telles que la navigabilité du navire, la déviation, ou encore les conditions de stockage et l'emballage des marchandises, étaient-elles des questions techniques ? Tant d'interrogations qui pouvaient être argumentées et plaidées, d'un côté comme de l'autre, de manière crédible.

Les principales problématiques liées à l'exécution du contrat d'affrètement au voyage

Tout d'abord le retard dans la livraison des marchandises par le Défendeur faisait l'objet des premiers débats sur le fond. Le Demandeur reprochait au Défendeur de ne pas avoir respecté la date de livraison contenue dans le contrat. Par ailleurs le transport devait avoir lieu dans un navire respectueux des normes internationales de navigabilité et de sécurité. Or le Demandeur arguait que l'innavigabilité du navire était à l'origine de ces violations. En effet suite à la perte de connexions satellites pendant plus de 17 heures, provoquées par des éruptions solaires, le navire a dû procéder à une *deviation*, n'ayant pas en sa possession de cartes adaptées lui permettant de continuer le trajet. De plus, seuls les équipements anciens et défectueux pouvaient être à l'origine d'une perte si longue de connexion satellite (*IMLAM Problem, The Cerulean Mail datant du 25 Juillet 2017, p.35*).

Par conséquent le retard ne pouvait qu'être imputable au Défendeur. Cela conduisait notamment à s'interroger sur le point de savoir si l'absence de cartes de navigation à bord d'un navire permettait de caractériser l'innavigabilité alors même que la réglementation actuelle est à l'évolution des technologies à bord, comme l'illustrent de nombreuses conventions internationales (Convention SOLAS, Code ISM etc.).

Suite de l'article page 8.



Rapport d'INTERCARGO Accidents - Navires vraquiers

Analyse des statistiques et des causes des pertes humaines à bord des vraquiers entre 2008 et 2017 :

<https://tinyurl.com/y9xwfhxq>

Dans un article daté du 1^{er} juin 2018, le Lloyd's List souligne que les rapports d'enquêtes sont un outil clé pour comprendre les causes premières des accidents afin d'augmenter la sécurité. Une analyse des cas d'accidents maritimes reportés ces quatre dernières années montre que 58% des rapports n'ont pas été soumis à l'OMI. Sans contrôle et pénalisation des États du pavillon concernés pour le non-respect du dépôt des conclusions, aucune leçon ne peut être tirée de rapports qui n'existent pas !



Nauffrage du "El Faro" en octobre 2015 lors de l'ouragan Joaquin

Lire le condensé du rapport d'enquête très didactique et sévère pour le commandant de ce navire roulier de 225 m. qui a sombré au large des Bahamas entraînant la mort de 33 personnes :

<http://tinyurl.com/y6wkhfbu>

Le dossier complet de G Captain :

<http://tinyurl.com/y9w2u899>

Cyber attaques

Les 7 phases d'une attaque

Dans un récent article édité par *Splash247*, la société de classification DNV GL décrit une cyber attaque :

<https://tinyurl.com/yd5jf87g>

Les leaders du maritime

Le magazine *Fairplay* publie un classement des principaux armateurs mondiaux :

<http://tinyurl.com/y7aa2c64>



Abundans cautela non nocet



Une précaution excessive ne fait pas de tort

Estoppel

Estoppel : Notion empruntée au Droit anglo-saxon destinée à sanctionner au nom de la bonne foi une partie qui se prévaut au détriment d'un tiers d'une position contraire à celle prise antérieurement..

La Cour de cassation dans un arrêt du 15 mars 2018. N°17-21992 relève que *"la fin de non-recevoir tirée du principe selon lequel nul ne peut se contredire au détriment d'autrui sanctionne l'attitude procédurale consistant pour une partie, au cours d'une même instance, à adopter des positions contraires ou incompatibles entre elles dans des conditions qui induisent en erreur son adversaire sur ses intentions"*.

Or, en l'occurrence, les positions contraires de l'assuré n'ont pas été adoptées au cours de l'instance. La demande était donc parfaitement recevable.

L'arrêt : <https://tinyurl.com/yad3kmqd>

En outre, le retard pris du fait de la *deviation* a eu pour conséquence que le navire était toujours en mer lorsqu'une tempête s'est levée.

Le Défendeur quant à lui soulevait deux exceptions de force majeure, liées aux circonstances exceptionnelles que le navire a dû affronter, lui permettant de s'exonérer de toute responsabilité.

Dans un second temps, la question du moment où la marchandise a été endommagée s'est posée. Ces dernières l'ont-elles été durant le transport ou après leur livraison? L'enjeu était de déterminer qui était responsable des marchandises lorsque le dommage est arrivé. Le Demandeur soulevait que le dommage avait eu lieu durant le transport et en violation d'une obligation, par le Défendeur, de fournir des conteneurs totalement étanches. Le Défendeur quant à lui invoquait que le dommage avait eu lieu après la livraison, soit à un moment où il était déchargé de toute responsabilité à l'égard des marchandises. Au soutien de ces allégations il invoquait l'existence d'une autorisation d'accès électronique à des entrepôts valant à ses yeux livraison de la marchandise. Dans la mesure où aucun connaissance n'avait été délivré, il était difficile de déterminer à quel moment la livraison avait eu lieu. En faveur du Demandeur, une récente décision de la Cour d'appel anglaise a refusé de considérer qu'une autorisation d'accès électronique valait livraison effective de la marchandise.

Le cas soulevait également la question de l'applicabilité des règles de La Haye Visby. Le Demandeur soutenait que le consentement à l'application de ces règles dans le contrat n'avait pas été donné de manière non équivoque. L'application de ces règles est exclue en principe pour les chartes parties, sauf volonté contraire de celles-ci (Article V des Règles La Haye-Visby).

Le défendeur quant à lui soutenait que les seules mentions "Paramount" et "article 4(5)" dans une clause du contrat valaient consentement à leur application. L'interprétation de la clause Paramount posait le problème supplémentaire de savoir quelle version de ces règles était applicable. Était-ce les règles de la Haye Visby telles qu'incorporées dans le Droit australien, ou les règles de la Haye. L'objectif pour les parties était de chercher l'application des règles les plus avantageuses à leur prétentions quant à la limitation de responsabilité du transporteur.

Les équipes ont également été confrontées à la question originale et inédite, d'un privilège maritime, impliquant l'éventuelle subrogation du Demandeur, dans les droits de l'équipage bénéficiant d'un privilège maritime sur leurs salaires. A ce jour, aucune juridiction anglaise n'a permis à une personne autre que l'employeur direct ayant payé les salaires de l'équipage, d'être subrogée dans les droits de l'équipage pour obtenir remboursement de ces sommes, bien que les juges ont parfois envisagé de l'admettre dans le cas où le paiement n'était pas fait de façon volontaire (Programmed Total Marine Services Pty Ltd v. Ship Hako Fortress [2012] FCA 805; The Petone case [1917] P 198).

Expérience

Ce concours a été une expérience enrichissante tant sur le plan professionnel que personnel. En effet avoir l'occasion de gérer un dossier en arbitrage maritime, de la phase rédactionnelle aux phases de plaidoiries, ainsi que la possibilité d'accomplir ce travail, en groupe et de manière soudée, a permis aux étudiants de développer des compétences d'une nécessité cruciale pour leurs ambitions futures.

Ce concours a d'ailleurs été un point de rencontre avec des professionnels du milieu ainsi que des étudiants de tout horizon dans un cadre à la fois studieux et amical, ce qui marque, là encore, son originalité.

Par ailleurs la possibilité pour une équipe française de participer à ce concours international, dominé par le monde britannique, a permis de mettre en lumière la présence et l'importance de la France dans le domaine maritime. L'ensemble de l'équipe de MACI souhaite donc remercier chaleureusement le Pr. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général, pour la confiance qu'ils nous ont témoignée et leur soutien pour notre participation à ce concours.

Économie d'énergie Aides à la propulsion



Maersk a installé 2 turbo-voiles "rotor sails" sur un de ses navires :

<http://tinyurl.com/yc7ddf4b>

Airbus et son "KiteSurf"

Les essais ont été concluants :

<http://tinyurl.com/yb9vl3n9>



Actualités de la Chambre

Les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale se sont tenues le 22 juin. Après renouvellement et élections en remplacement de certains mandats :

● Le **Conseil d'Administration** est composé de 17 Administrateurs :

M. Philippe BOISSON, Mme Valérie CHANAL, MM. Philippe DELEBECQUE, Alioune DIAGNE, Manuel FLAIX, Claude GOUSSOT, Gilles HELIGON, Olivier JAMBU-MERLIN, Jean-Pierre LAFFAYE, Hervé LEBORGNE, Michel LE LUYER, Didier MARSAC, Mme Laurène NIAMBA, MM. Philippe PICARD, Georges SIOUFI, Jean-Paul THOMAS, Jean-Yves THOMAS.

● Le **Bureau** reste inchangé : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS (Vice-Président et Trésorier) et O. JAMBU-MERLIN (Vice-Président).
Secrétaire général : M. M. LEPARQUIER (non membre du bureau).

● Le **Comité de la Chambre** est toujours composé de :

- Membres titulaires : MM. P. DELEBECQUE (Président), J-Y. THOMAS et O. JAMBU-MERLIN,

- Membres suppléants : MM. P. BOISSON, M. LE LUYER, J-P. LAFFAYE, G. SIOUFI, J-F. CHENEVAL, et J-P. - MARCQ.

● **Incorporation sur la liste des arbitres :**

M. Julien RAYNAUT, Directeur juridique au Bureau Veritas Maritime et Offshore, dans la catégorie "Juristes".

Mme. Delphine PLURIEN, Responsable juridique du groupe Piriou, ex Directeur juridique Louis Dreyfus Armateurs, dans la catégorie "Juristes".

M. Jean-François WILLIATTE, ex-responsable du service sinistre au pôle maritime du cabinet BESSE de Nantes (corps, facultés, RC). Ex-Secrétaire général adjoint, responsable du service Corps, du CESAM Le Havre, dans la catégorie "Juristes".

● **Retrait de la liste des arbitres :**

M. Conrad CREFFIELD et **M. Bruno SALLAVUARD** lequel a été inscrit sur la liste des arbitres honoraires de la Chambre.

● **Modification du Règlement de la Chambre :**

En raison de l'officialisation de la déclaration d'indépendance, l'alinéa 1 de l'article VII (*Nombre et mode de désignation des arbitres*) de notre Règlement est modifié comme suit :

Les litiges dont la Chambre est saisie sont tranchés par un arbitre unique ou un collège de trois arbitres. Chaque arbitre désigné doit déclarer son indépendance et il appartient à l'arbitre de révéler toute circonstance susceptible d'être regardée comme affectant son impartialité.

Avarie commune

Précautions à prendre par le transitaire réceptionnaire d'une marchandise grevée d'une contribution aux frais

Philippe Godin
Arbitre maritime
Avocat (H) à la Cour de Paris

Le montant des garanties exigées pour la livraison des conteneurs déchargés à Dubaï du navire "Maersk Honam" à bord duquel s'était déclaré un incendie au mois de mai 2018 ou pour la poursuite de leur transport sur leur destination finale a interpellé la communauté des chargeurs. Fixé respectivement à 42,5% de la valeur de la marchandise pour le sauveteur et 11,5% pour la contribution à l'avarie commune, le montant de la garantie équivalait pour un conteneur chargé de marchandises d'une valeur de 100 000 USD à 54 000 USD !

Quelles précautions doivent prendre alors les opérateurs de transport auxquels reviennent le soin de prendre livraison d'une marchandise grevée d'une contribution aux frais au lieu de son déchargement du navire qui s'est déclaré en avarie commune ?

Cet événement est l'occasion de les rappeler.

Pour récupérer la marchandise, l'opérateur, qu'il soit commissionnaire de transport ou transitaire, devra bien évidemment se faire remettre le connaissance pour le présenter à l'agent du transporteur maritime au port de déchargement. Il ne pourra cependant prendre livraison qu'après avoir signé le "compromis" d'avarie commune et fourni une caution d'un montant égal aux frais dont la marchandise sauvée se trouve grevée (Cf. Ph. Delebecque – Droit maritime – Dalloz – 10044 / G. Piette – Droit maritime – Pedone 784). Mais il devra alors, veiller à désigner le nom de la personne pour le compte de laquelle il agit ; sinon, il sera personnellement débiteur à l'égard de l'armateur du paiement du montant de la contribution une fois celle-ci définitivement fixée par le *dispatcheur*.

C'est pour n'avoir pas pris cette précaution, qu'un transitaire, dans des circonstances de fait certes très anciennes, s'est trouvé condamné. Il s'agissait d'un transitaire, porteur d'un connaissance à ordre, qui avait réceptionné au port de Bastia une marchandise chargée à Tunis à bord d'un navire qui, à la suite d'événements survenus à Bizerte, s'était déclaré en avarie commune. Pour obtenir la livraison, le transitaire avait signé le "compromis" et fourni une caution en son nom ; postérieurement, le donneur d'ordre du transitaire de la marchandise est tombé en faillite.

L'armateur a alors exercé son action en paiement de la contribution contre le transitaire.

Le transitaire pour s'opposer à cette action a vainement soutenu qu'il n'était pas propriétaire de la marchandise, de sorte qu'il n'avait pu à un titre quelconque profiter des frais de sauvetage engagés dans l'intérêt de la cargaison et du navire.

L'argument avait certes été retenu par la Cour d'Appel de Rennes pour rejeter le recours de l'armateur. Il était, cependant, totalement erroné comme l'avait souligné Pierre Lureau en commentant dans une note magistrale l'arrêt de censure rendu par la Cour de cassation, (Cass. Com. 8 février 1965 "Phoebé" DMF 1965 p. 344 et s). "*C'est la chose, ce sont les biens dont la contribution est frappée, ce ne sont pas les personnes*" rappelait Pierre Lureau en ajoutant "*méconnaître ce caractère réel de la contribution qui s'attache aux biens et non aux personnes, c'est ne rien comprendre à l'avarie commune*".

Reste, toutefois, à déterminer la personne qui est débitrice de ces frais.

L'Arrêt de la Cour de cassation est venue apporter sur cette question une précision qui n'existait pas dans les textes.

Pour mettre à la charge du transitaire le paiement du montant de la contribution, elle décide : ... "*que Lamberti (le transitaire), réceptionnaire des marchandises était obligé, par la délivrance qui lui en a été faite, de contribuer aux frais d'avaries communes en application de l'art. 401 C. Com. et qu'ayant de plus, ainsi que l'arrêt l'a constaté, accepté le compromis et fourni une caution en son propre nom sans indiquer sa qualité de mandataire, il était personnellement tenu d'exécuter cette obligation, désormais déterminée par la convention, sauf pour recours contre ses prétendus mandants*", recours inexistant puisqu'ils étaient comme il a été rappelé, tombés en faillite.

C'est, par conséquent, pour ne pas avoir révélé sa qualité de mandataire et désigné le nom de son donneur d'ordre, son mandant, lorsqu'il s'est présenté à l'agent de l'armateur pour prendre livraison de la marchandise, qu'il s'est trouvé personnellement débiteur du paiement des frais de contribution aux avaries communes.

Le transitaire veillera donc en accomplissant le connaissance et en fournissant les garanties exigées pour la délivrance de la marchandise grevée de frais de contribution de la cargaison à l'avarie commune à préciser qu'il intervient pour le compte de la partie dont l'identité et les coordonnées devront être fournies qui l'a chargé de prendre livraison.



Hommage à M. Jacques Saadé

La Chambre a adressé ses condoléances à la famille et au groupe CMA-CGM lors du décès le 24 juin dernier du Président fondateur de CMA-CGM, Monsieur Jacques Saadé.

Parmi les nombreux hommages qui lui ont été rendus, nous citons celui de l'Académie de Marine qui est précédé d'une intéressante mise en perspective historique de l'aventure maritime d'un grand armateur :

<https://tinyurl.com/y8t8uhnx>



Manœuvres

" Toujours considérée comme un art par les marins, la manœuvre d'un navire, quelle que soit sa taille, n'en demeure pas moins une science."

Ainsi que l'écrit M. Hervé Baudu de l'Académie de marine, enseignant à l'ENSM. Son "Traité de manœuvre", grand prix de l'Académie de marine en 2012, <http://www.traitedemanoeuvre.fr>, a été complété par un autre traité consacré à la convention Colreg (*Collision regulation*) de 1972 destinée à prévenir les abordages en mer. <https://tinyurl.com/ybm3y4km>.



1e partie Accostages



Voici, réunies, quelques vidéos et *time lapses* (vidéos accélérées) de manœuvres spéciales, spectaculaires, réussies avec brio ou ratées :

- Opération d'accostage (V.9'39") : <https://youtu.be/xUxgKW3AJLw>.
- Entrée de port et accostage d'un ferry grec avec autorité (V.4'16"). Le commandant est un manoeuvrier mais heureusement qu'il n'y a pas eu d'avarie de barre ou de machine : <https://youtu.be/2fiPlwJphyY>
- Accostage difficile d'un ferry sur l'île grecque de Kimolos par fort vent et mer formée (V. 10'43") : <https://youtu.be/PytXU6yiCaM>. Le même genre de manoeuvre à Sikinos mais vue de l'extérieur (V.7'13") : <http://tinyurl.com/yccalgqe>.
- Une belle manoeuvre d'accostage par le commandant du paquebot "Ovation of the sea" (348m x 49m. DWT 120000mt) dans le port de Napier, Nouvelle Zélande. *Time Lapse* 1'09") : <https://tinyurl.com/h6jrcqs>.
- De l'utilité des remorqueurs de port : "L'Artemis" évite *in extremis* un abordage dans le port d'Helsinki (V. 1'42") : <https://youtu.be/cM6woUHJsCo>.
- L'illustration sur simulateur d'une arrivée au port et l'accostage désastreux vu de la passerelle d'un navire (V.23'11") : <https://britanniapandi.com/videos/>.
- Récréation pour grands enfants : Accostage d'une maquette d'un porte-conteneurs Maersk avec remorqueurs (V.3'49") : <https://youtu.be/rRedNN8lzOI>.
- Port Revel, le centre d'entraînement pour les pilotes, les capitaines et les officiers. Unique en son genre, il permet d'acquérir de nouvelles compétences, de s'entraîner à la manoeuvre sur différents modèles réduits à l'échelle 1 / 25ème (V.4'01") : <https://youtu.be/xzzofZEFLho>.

Le langage secret des navires

Pour les terriens, les signes et les symboles sur les coques des navires sont incompréhensibles et peuvent ressembler à des hiéroglyphes.

Pour les marins, ces informations sont essentielles aux opérations et à la sécurité.

Voir le beau reportage photographique d'un photographe de San Francisco qui est aussi chef mécanicien sur un remorqueur : <https://tinyurl.com/y82hltj3>

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



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.