

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 54- Hiver 2020 - 2021

● Éditorial

Ph. Delebecque
Page 1

● Covid 19

G. Piette
Pages 2 & 3

● Rapports BEAmer

F-X. Rubin de Cervens
Pages 3 & 4

● Les slops

W. Makinsky
Page 5

● Web maritime

Page 6

● Le capitaine

M. Grey
Page 7

● Actualités

Page 7

"Non potest esse iudex et pars"



Vers une plus grande efficacité des accords de médiation

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Les accords de médiation viennent de bénéficier du soutien d'un important instrument international, à savoir la Convention des Nations Unies sur les accords de règlement internationaux issus de la médiation, connue sous le nom de Convention de Singapour sur la médiation internationale, adoptée en décembre 2018, proposée à la signature des États le 7 août 2019 et entrée en vigueur le 12 septembre dernier.

L'objet de la Convention qui s'applique à tout accord international conclu par écrit à l'issue d'une médiation pour régler un litige d'ordre commercial entre professionnels, est de faciliter l'exécution desdits accords de médiation, et de donner aux parties l'assurance que l'accord auquel elles ont pu aboutir pourra être exécuté. La Convention de Singapour est ainsi aux accords de médiation ce que la Convention de New York est aux sentences arbitrales. Inutile de dire que la médiation que tous les États cherchent à promouvoir acquiert ainsi une sérieuse sécurité juridique que la directive européenne du 21 mai 2018 avait déjà contribué à renforcer (v. Gazette de la Chambre, n° 21). Sont exclus du champ d'application du nouvel instrument les accords de règlement qui sont exécutoires en tant que jugement ou sentence (cf. les sentences d'accord-parties), ce qui évite tout chevauchement avec la Convention sur les accords d'élection de for (2005) ou encore avec la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile ou commerciale (2019).

Il appartiendra à chaque État partie à la Convention d'accorder l'exécution de l'accord de règlement conformément, d'abord et avant tout, à ses règles de procédure - ce qui se comprend car les questions relèvent de la compétence de la *lex fori* (étant rappelé qu'en droit français, le juge compétent homologue à la demande des parties l'accord qu'elles lui soumettent, CPC, art. 131-12) - et ensuite, aux conditions prévues par la Convention. A cet égard, les règles sont d'une grande souplesse, puisque pour pouvoir se prévaloir d'un accord de règlement, la partie intéressée doit simplement fournir à l'autorité compétente l'accord de règlement signé par les parties et une preuve que celui-ci est issu de la médiation (signature du médiateur, attestation de l'institution qui a administré la médiation, ou encore toute preuve susceptible d'être acceptée par l'autorité compétente). L'autorité compétente, de son côté, peut exiger tout document nécessaire afin de vérifier que les exigences prévues dans la Convention ont été remplies. Elle doit aussi, ce qui mérite d'être noté, examiner la demande ou le moyen introductif dans les meilleurs délais.

L'autorité compétente saisie de la demande d'exécution ne pourra refuser son imprimatur que si la partie qui s'y oppose fournit des preuves très précises tenant :

- . à l'incapacité de l'une des parties à l'accord de règlement,
- . à la caducité, au caractère non obligatoire ou non définitif, à la modification de l'accord,
- . au fait que l'accord n'est pas susceptible d'exécution en vertu de la loi applicable,
- . qu'il a déjà été exécuté ou contient des termes obscurs ou incompréhensibles,
- . qu'il y a une incompatibilité entre les termes de l'accord et l'exécution sollicitée,
- . à un manquement - grave - par le médiateur à ses obligations et à ses devoirs,
- . au défaut d'indépendance ou d'impartialité du médiateur.

L'autorité compétente peut également, de sa propre initiative, refuser toute demande d'exécution, en raison d'une violation de l'ordre public et de ce que l'objet du différend n'était pas susceptible d'être réglé par voie de médiation.

Tous les instruments sont donc là, sans oublier le règlement de la CAMP, pour encadrer et assurer l'essor de la médiation. Les entreprises qui traversent aujourd'hui une dangereuse crise sanitaire et économique doivent savoir qu'elles ont dans ce mode conventionnel de règlement des litiges un outil juridique qui peut répondre à leurs besoins.



**Le Président et l'équipe de la Chambre
vous souhaitent
une bonne année 2021**

Rapport annuel de la CNUCED

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a publié sa revue annuelle sur le transport maritime mondial. "La pandémie a provoqué des ondes de choc sur les chaînes d'approvisionnement, les réseaux de transport maritime et les ports, entraînant une chute des volumes de fret et compromettant les perspectives de croissance".

Le rapport 2020 :

<https://tinyurl.com/y6ksawcc>

Contrats d'assurance Renouvellement annuel et "clauses Covid"

Lire l'article du Professeur Luc Mayaux, édité par le club des juristes, sur le renouvellement annuel des contrats d'assurance, moment qui est souvent l'occasion pour les assureurs d'insérer de nouvelles clauses :

<https://tinyurl.com/y3fndmgs>

Un premier cas maritime commenté par le cabinet Hill Dickinson (décision importante qui est certainement la première étape d'un corpus à venir) :

<https://tinyurl.com/y2cxwbvx>

Le jugement de la Haute cour anglaise :

TKC London Limited -v- Allianz Insurance plc [2020] EWHC 2710 (Comm) :

<https://tinyurl.com/y25ohyep>



La réduction des coûts du fuel marin rendrait actuellement la technologie de réduction de soufre superflue et ralentirait l'installation d'épurateurs (scrubbers) ... au bénéfice de l'esthétisme !
Ici le "Pro Alliance" de 105 348 DWT.

Transports maritimes et crise sanitaire

Les mesures prises par les autorités publiques ont empêché les entreprises de transport d'exécuter normalement leurs obligations.

Le professeur Philippe Delebecque a participé au livre blanc à paraître par Lextenso, "Le droit des affaires, instrument de gestion et de sortie de crise". Il répond aux très nombreuses questions soulevées : force majeure, fait du prince, relève des équipages, retards, pertes, avaries à la marchandise, clause de *hard ship*, croisiéristes ...

<https://tinyurl.com/y632lo7p>

Un exemple de difficulté liée à la COVID-19

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux
Arbitre maritime

Les nombreuses difficultés causées par la pandémie de Covid-19 n'ont pas épargné le monde maritime. Si les médias généralistes ont davantage relayé la situation des navires à passagers, et notamment des navires de croisière, les navires marchands ont également été confrontés aux conséquences du virus.

Dans ces quelques lignes, nous allons nous intéresser à une hypothèse de travail qui ne s'est pas encore présentée, à notre connaissance, devant une juridiction. Il s'agit de l'hypothèse d'un navire affrété au voyage, qui arriverait au port de chargement et remettrait son avis de mise à disposition (*notice of readiness* : NOR) en appliquant la clause WIFPON. S'il y a une suspicion d'infection à la Covid-19 à bord, un certain nombre de questions apparaît : peut-on considérer que la NOR a été régulièrement présentée ? Le capitaine peut-il affirmer que le navire est prêt à tous égards ? Quand doit-on commencer à décompter les staries ? Chaque affaire étant différente et soumise à ses propres éléments factuels, cet article ne préjuge évidemment rien de futures décisions.

Rappelons que la NOR peut être définie comme "le document émis, dans le cadre d'une charte-partie au voyage, à l'attention des intérêts de la cargaison (affréteurs, chargeurs, réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est bien arrivé au port et qu'il est en tous points à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison" (G. Rougier, "La notice of readiness", Gazette CAMP n° 33, p. 2). La NOR entraîne notamment comme conséquence importante le déclenchement des staries, le plus souvent après écoulement d'un délai de quelques heures après émission du document.

La clause WIFPON, acronyme de *Whether in free pratique or not*, prévoit que la *notice of readiness* peut être délivrée, que le navire soit ou non en libre pratique.

Dans une situation telle que celle présentée, deux hypothèses doivent être distinguées. La première est celle dans laquelle la suspicion d'infection à la Covid-19 est apparue avant la remise de la NOR (1). La seconde est celle où la suspicion d'infection est apparue après la remise de la notice (2).

Si la suspicion d'infection s'est manifestée avant la remise de la *notice of readiness*, il nous semble que la notice n'a pas été régulièrement présentée. Le capitaine devait en effet se douter que la suspicion suspendrait le cours normal des opérations. La NOR peut être démentie par les faits (Sentence CAMP, n° 1213, 14 oct. 2013, DMF 2015, n° 773, p. 823). Les staries ne devraient donc commencer à courir que lorsque la situation sera clarifiée.

Si la suspicion est levée (les tests se sont révélés négatifs), la NOR sera considérée comme remise, et les staries pourront commencer à courir. A partir de quand précisément ? Il nous semble que retenir la date (plus quelques heures) à laquelle l'affréteur a été informé que les tests étaient négatifs serait judicieux. En effet, c'est à partir de cette date qu'il a été en mesure de savoir que le chargement était possible.

Si la suspicion est finalement une réalité, c'est-à-dire s'il y a effectivement des cas de Covid-19 à bord du navire, celui-ci sera vraisemblablement placé en quarantaine par les autorités locales. Ce n'est qu'à l'issue de cette période de quarantaine que le chargement pourra débiter, et donc les staries courir.

Si la suspicion d'infection s'est manifestée après la remise de la *notice of readiness*, il faut considérer que celle-ci a été régulièrement présentée, et que les staries ont commencé à courir. En effet, le capitaine ignorait le risque au moment où il a délivré la NOR. Dès lors que la suspicion d'infection apparaît, le chargement devient sans doute impossible. Il devrait donc y avoir suspension des staries, ce qui est possible même après la remise de la NOR (Sentences CAMP n° 1139, 9 mai 2007, DMF 2008, n° 693, p. 548 et n° 1200, 14 déc. 2012, Gazette CAMP n° 31, p. 7, DMF 2014, n° 757, p. 351). Les staries pourront recommencer à courir lorsque les tests se révéleront négatifs, et que l'affréteur en aura été informé. Si les tests sont positifs, le navire sera placé en quarantaine, ce qui renvoie à l'hypothèse précédente : ce n'est qu'à l'issue de cette période de quarantaine que le chargement pourra débiter, et que le décompte des staries pourra reprendre.

Une autre question est celle de savoir sur qui pèse la charge de la mise en quarantaine. En d'autres termes, le fréteur engage-t-il sa responsabilité envers l'affréteur pour les retards occasionnés ?

La mise en quarantaine par les autorités, que la suspicion soit par la suite confirmée ou non, constitue un fait du Prince. Le fait du Prince désigne "une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire" (CA Rouen, 23 mai 2001, Navire "Vosa Carrier", DMF 2002, p. 44, obs. A. Vialard ; Y. Tassel, "Le fait du Prince en droit maritime", Gazette CAMP n° 22, p. 2). Lorsque l'autorité portuaire décide de placer le navire en quarantaine, il y a bien une décision à laquelle le capitaine ne peut se soustraire.

Cette théorie du fait du Prince constitue un cas excepté pour le transporteur de marchandises (Conv. Bruxelles 1924, art. 4.2 g), mais elle est plus large que le seul droit maritime. Il n'y a donc aucune raison de ne pas l'appliquer à des affrètements. La responsabilité du fréteur à temps ne devrait pas être engagée du fait du retard consécutif au placement du navire en quarantaine. Cette solution n'est d'ailleurs pas si sévère pour l'affréteur qu'elle pourrait le sembler, car l'affréteur, en sa qualité de transporteur, pourra lui aussi invoquer le fait du Prince, en tant que cas excepté, envers ses propres contractants.

Suite et fin de l'article page 3.

Gouvernance des ports

Le site d'informations maritimes "Ports et Corridors" <https://portsetcorridors.com> a réalisé une Interview de Michel Segain, président de l'Union Maritime et Portuaire de France (UMPF) .

"Nous sommes avant tout des co-investisseurs des Grands ports maritimes. Or, ces établissements ne nous considèrent plus comme tels, mais uniquement comme des clients... c'est une erreur ..." Télécharger l'interview :

<https://tinyurl.com/yxd92nfq>

La vidéo :

<https://youtu.be/rIYAZaZoOml>

Drogue à bord des navires

Les navires de commerce, volontairement, ou plus souvent à leur insu, peuvent participer aux trafics de drogue.

Télécharger l'analyse de Philippe Delebecq parue au Maroc sous l'égide de la Gendarmerie royale :

<https://tinyurl.com/y2r6lsos>

Nous avons aussi publié dans la Gazette N°42 l'article de Me Favarel sur ce même fléau : <https://tinyurl.com/y2retjzr>

La ventilation à bord des vraquiers

Plusieurs organisations maritimes ont publié un guide commun visant à fournir une compréhension claire et concise des exigences de ventilation pour diverses cargaisons et ainsi aider à prévenir les dommages causés par de mauvaises pratiques de ventilation à bord des navires à cargaison sèche.

Le guide : <https://tinyurl.com/y2vj8zoz>



Routes tracées sur la carte marine du "Rhodanus" pour le passage des bouches de Bonifacio (en bleu) et superposition de la trace AIS du navire durant la nuit du 12 au 13 octobre 2019 (en rouge).

Utilisation appropriée de l'ECDIS

Electronic Chart Display and Information Systems

Le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) a publié un nouveau document d'information, intitulé "Recommendations on Usage of ECDIS and Preventing Incidents", qui fournit des conseils pour améliorer les politiques et les procédures concernant l'utilisation sûre des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS).

<https://tinyurl.com/y62n9q8e>

Suite et fin de l'article "Un exemple de difficulté liée à la COVID-19" de la page 2.

Il convient de signaler que les P & I Clubs couvrent généralement les frais supplémentaires liés à l'immobilisation du navire durant la quarantaine, mais pas le manque à gagner ou les autres pertes commerciales. De nombreux Clubs (par exemple, Skuld, UK P & I, Gard) exigent toutefois, pour cette "garantie quarantaine", qu'il y ait un cas avéré à bord. Si aucun cas ne se déclare, les frais supplémentaires ne seront pas couverts. A l'inverse, d'autres Clubs (Steamship Mutual par exemple) font jouer leur couverture même en cas de simple suspicion, dès lors que le navire a effectivement été placé en quarantaine par les autorités compétentes.

Enfin, il est important de terminer en précisant que les propos qui précèdent ne valent qu'à défaut de clause contraire contenue dans la charte-partie. Le droit de l'affrètement étant très ouvert à la liberté contractuelle, rien n'interdit aux parties de convenir dans leur contrat des solutions à adopter en cas de suspicion d'infection à la Covid-19, ou en cas de placement du navire en quarantaine. En réalité, une telle stipulation est même à conseiller (sur une question différente de celle traitée ici, à savoir l'hypothèse de l'affrètement qui souhaite envoyer le navire dans un port touché par la pandémie, v. notamment les clauses BIMCO *Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage and Time Charter Parties*).

(Ndlr : pour information, la clause BIMCO : <https://tinyurl.com/y6e9sea7>).



Rapports du BEAmer François-Xavier Rubin de Cervens Directeur BEAmer

La Chambre arbitrale maritime de Paris, en accord avec le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer), prévoit de publier régulièrement les rapports de cet organisme. Le BEAmer a pour mission première de réaliser les enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer. Il réalise aussi des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie. (télécharger la présentation complète du BEAmer dans la précédente Gazette de la Chambre N°53 d'automne 2020 : <https://tinyurl.com/y9zwn52>.)

Tous les rapports du BEAmer sont librement téléchargeables sur :

<https://tinyurl.com/y8e9drfe>

Échouement du navire de charge "Rhodanus" le 13 octobre 2019 dans la réserve naturelle de Bonifacio

L'accident sur le "Rhodanus" permet un focus sur les conditions d'emploi difficiles à bord des petits navires effectuant du cabotage international. Le quart est en général organisé en bordées, soit deux officiers effectuant la veille, au rythme de six heures en passerelle alternées avec six heures de repos. Aux heures de quart s'ajoute le travail lors des escales : manœuvres, chargement, déchargement et nettoyage... Ainsi le minimum des six heures de repos consécutives obligatoires par vingt-quatre heures est souvent malmené. Hélas le sujet de la fatigue souvent évoqué aussi bien dans les instances de l'Union européenne qu'à l'Organisation Maritime Internationale ne progresse quasiment pas. Sur le "Rhodanus" bien qu'un marin ait été embarqué en surnuméraire au regard de l'effectif minimum validé par l'administration du pavillon du navire, la fatigue est un des facteurs contributifs de l'accident.

Dans la nuit du samedi 12 au dimanche 13 octobre 2019, le "Rhodanus", cargo de 88 m. battant pavillon d'Antigua et Barbuda, se dirige droit sur la presqu'île de Cappelolu, sur la côte sud de la Corse. Appelé par le CROSS à maintes reprises par VHF, le navire ne répond pas. Il s'échoue finalement au sein de la réserve naturelle de Bonifacio, au lieu-dit "Cala Longa". Seul en passerelle, le lieutenant responsable de la conduite du navire s'est endormi pendant son quart. Le navire est déséchoué le vendredi 19 octobre et remorqué, avec ses sept membres d'équipage, jusqu'à Fos-sur-Mer. Il n'y a ni victime ni pollution.

Le BEA mer en tire quatre enseignements, et émet trois recommandations à l'armement du navire.

L'échouement du "Rhodanus" est la conséquence d'une gestion des ressources en passerelle défaillante qui a conduit à la généralisation de mauvaises pratiques en termes d'organisation des quarts.

Pour ce qui est du principal facteur humain ayant contribué à l'accident, il y a la position de la personne responsable du quart lors de l'échouement : ce marin est embarqué et rémunéré comme matelot mais employé comme officier. Il dispose bien du brevet d'officier, mais il est peu expérimenté pour ce type de navigation bien différente de celle qu'il pratiquait auparavant ; ayant à cœur de "faire ses preuves", il effectue un surcroît de travail qui empiète depuis trois mois sur ses temps de repos. Il ne se trouve pas en position de remettre en question les mauvaises pratiques en cours à bord. La fatigue accumulée par ce marin n'a pas été détectée par le commandant ni signalée par les autres membres de l'équipage ou par l'intéressé lui-même.

D'un point de vue procédural et "culture de la sécurité", plusieurs barrières réglementaires sensées éviter qu'une personne soit seule en passerelle la nuit et qu'elle puisse s'y endormir ont été transgressées notamment en autorisant le veilleur à quitter son poste tout en en neutralisant le système obligatoire BNWAS (*Bridge Navigational Watch Alarm System*, ou système d'alarme

Suite et fin de l'article, page 4.



Le "Wind of Change" du groupe Louis Dreyfus Armateur, est un SOV (Service Operation Vessel), navire de soutien à l'installation conçu et équipé pour permettre un accès rapide et sûr aux installations offshore telles que les parcs éoliens.

Le terme "Walk-to-Work", utilisé pour ce type de navires, provient de la facilité donnée aux personnels d'être transférés vers des structures offshore sans devoir d'abord monter une échelle ou être hissés à l'aide d'un panier de transfert.

Le Tribunal international du droit de la mer

Le Tribunal international du droit de la mer a reconstitué ses 5 chambres le 7 octobre dernier à Hambourg.

Le règlement des affaires qui peuvent leur être soumises : Différends relatifs aux fonds marins, Procédure sommaire, Différends de délimitation maritime, Différends de pêcheries, Différends de milieu marin :

<https://www.itlos.org/>

Jurisprudence Clause d'exclusion

Un voilier d'une société de location s'échoue dans une tempête, et demande à être indemnisée selon sa police.

La 2e chambre civile de la Cour de cassation a tranché, et cassé pour partie la décision de la Cour d'appel :

<https://tinyurl.com/y5ghofvc>

"...les clauses d'exclusion de garantie ne peuvent être tenues pour formelles et limitées dès lors qu'elles doivent être interprétées" !!

Carambolage à Suez

En juillet 2018, lorsque le navire de 5 086 evp "Aeneas" a perdu sa propulsion, les participants du convoi, "Panamax Alexander", "Sakizaya Kalon" et "Osios David", se sont percutés, forçant la fermeture de la voie navigable principale pendant plusieurs heures.

L'Amirauté britannique a jugé, fait très rare, le navire responsable à 100% (il y aura probablement appel).

Le commentaire de la Lloyd's List :

<https://tinyurl.com/yxdkwzwl>

La décision :

<https://tinyurl.com/y5xx72fb>

Suite et fin de l'article "Rapports du BEAmer" de la page 4.

visant à maintenir la vigilance, et à prévenir en cas d'endormissement ou de malaise). De plus, à la passerelle, toutes les fonctions des outils d'aide à la navigation disponibles à bord ne sont pas utilisées.

On relève de grandes similitudes avec la situation constatée par le BEAmer à bord de l'"Ulysse" entré en collision avec le "CSL Virginia", à proximité du Cap Corse, le 7 octobre 2018 : défaut d'utilisation du BNWAS, d'absence de veilleur et mauvaise utilisation du radar. Il est constaté à nouveau des pratiques à bord en décalage avec les conventions internationales SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer) et STCW (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille).

Le BEAmer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique à respecter la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire. Le BEAmer émet cependant trois recommandations à l'armateur sur la fatigue des équipages, le contrôle du respect de l'adéquation entre l'emploi et les tâches effectuées à bord, et la familiarisation des officiers aux aides à la navigation à bord.

Échouement du vraquier "Sea Eagle" le 11 décembre 2019, en Seine

Le soir du 11 décembre 2019, le vraquier "Sea Eagle" navigue en Seine à environ 11 nœuds, avec un pilote à bord, à destination de Rouen. En remontant le fleuve, le navire effectue une embardée sur la gauche, rapidement corrigée par le pilote, mais dont la cause n'est pas identifiée. Dix minutes plus tard, alors que le "Sea Eagle" remonte le fleuve, une nouvelle embardée sur la gauche place le navire "en travers" du chenal de navigation. Malgré les ordres de barre donnés par le pilote pour revenir au cap, le navire s'échoue sur la rive droite. Il sera déséchoué 36 heures plus tard, après plusieurs tentatives, avec l'intervention de six remorqueurs.

Le rapport conclut que la communication entre le capitaine et le pilote était conforme aux enseignements du BRM (*Bridge Resource Management*).

Concernant la conception du navire, l'absence de bulbe sur une carène de grande largeur fait du navire un "pousseur d'eau". Par ailleurs la surface du safran est inférieure aux valeurs calculées selon un référentiel daté de 2000 pour une carène de cette dimension, et la réponse du navire à la barre a été moins efficace que celle attendue par le pilote.

Les enseignements techniques sont intéressants : la surface du safran n'est pas encadrée par les nouvelles règles de construction de ce type de navire adoptées à l'Organisation Maritime Internationale d'une part, et, d'autre part, la société de classification indique que ses règles (y compris les règles structurelles communes) ne stipulent pas de formule de calcul de la surface minimale de gouvernail requise. Celle-ci n'est donc pas validée lors de la phase d'approbation sur plan du navire par la société de classification. C'est désormais par modélisation qu'est étudiée cette surface, cela conduisant à une réduction de celle-ci dans ce cas précis par rapport à ce qui était considéré comme le minimum nécessaire dans le passé.

Les conteneurs, un danger démontré pour la navigation y compris pour des navires de taille assez importante

Naufrage du thonier sennear "Avel Vor" (60 m)

le 27 octobre 2019, au large du Liberia.

Le 27 octobre 2019, le grand thonier sennear "Avel Vor", long de 60m, se trouve sur ses lieux de pêche depuis trois jours (à environ 200 milles au sud de Monrovia, Liberia), et aucun incident n'a été relevé jusque-là. À 22h00, alors que le navire fait route par mer agitée, une alarme de niveau haut dans la cale machine se déclenche. Le mécanicien de service fait une première investigation, mais ne constate aucune fuite apparente. Il alerte le second mécanicien, qui prend les premières mesures, avant d'alerter à son tour le chef mécanicien. Vingt-cinq minutes plus tard, malgré le fonctionnement de la pompe permettant d'assécher la cale machine et les investigations, l'alarme d'invasion se déclenche, indiquant la montée du niveau de l'eau : à partir de ce moment la situation se dégrade rapidement. À 00h35, le 28 octobre, le capitaine, en accord avec le directeur technique de l'armement (joint par téléphone satellitaire), décide de lancer la procédure d'abandon du navire.

Trois quarts d'heure plus tard, l'équipage évacue l'"Avel Vor" à bord du skiff (embarcation lourde saisie sur la rampe arrière du navire) vers le "Sterenn", le "Gueotec" et le "Pendruc", autres navires de l'armement exploités également au large de l'Afrique, en approche.

Le 29 octobre à 00h10, l'"Avel Vor" disparaît de l'écran radar du "Pendruc" qui est resté sur zone.

L'hypothèse d'une brèche, causée par le heurt d'un objet suffisamment dense à arête vive, vraisemblablement un conteneur, est la cause la plus probable à l'origine de la voie d'eau ayant entraîné le naufrage.

Si on présentait la possibilité qu'une brèche provoquée par un heurt avec un conteneur semi immergé, pouvait provoquer le naufrage, la démonstration devait être faite concernant un choc se situant vers l'arrière du navire. Aussi le BEAmer a fait conduire une étude sur la possibilité d'une brèche éventuellement due à un conteneur semi immergé. L'étude par H&T prend en compte la masse en charge théorique maximale d'un conteneur de 40' (soit 30,5 tonnes).

L'angle, au moment de l'impact, entre le bordé du navire en mouvement et l'OFNI (objet flottant non identifié) étant inconnu, le calcul balaye des angles compris entre 0,5 et 20°. Trois positions du conteneur sont étudiées : conteneur "dans ses lignes", vertical et en travers.

Les résultats des calculs de choc attestent que le heurt d'un conteneur avec la carène, même sur l'arrière, peut créer une brèche mettant en péril la "survivabilité" d'un navire, même si ce dernier fait route à vitesse modérée et qu'il percute le conteneur sous un angle assez faible.

Économies d'énergies

Des chercheurs de l'université de Southampton et de *Shell Shipping and Maritime* ont mis au point l'application *Just Add Water*, ou JAWS, qui interprète le tirant d'eau et l'assiette des navires, afin d'optimiser la quantité de carburant et la puissance nécessaires dans une situation donnée. Les ingénieurs ont testé le système sur une flotte de plus d'une douzaine de méthaniers de 300 m de long pendant 12 mois, enregistrant au total une économie de 250 000 tonnes d'émissions de CO₂, soit une économie de carburant de 90 millions de dollars :

<https://tinyurl.com/y6to7bel>

Transition écologique

Le Conseil supérieur de la Marine Marchande a publié ses conclusions sur "La contribution du transport maritime à la transition écologique".

Télécharger le rapport :

<https://tinyurl.com/y2ycujuj>

Réduction des gaz à effet de serre

La Chambre internationale de la Marine marchande publie un rapport "*Catalysing the fourth propulsion revolution*", et analyse la difficulté d'atteindre les objectifs de l'OMI pour la réduction des gaz à effet de serre.

Le rapport de l'ICS :

<https://tinyurl.com/y2v7vmj8>

Le résumé et les commentaires du Journal de la Marine Marchande :

<https://tinyurl.com/y62jarss>



Cinq navires de croisières ("Monarch", "Sovereign", "Carnival Fantasy", "Carnival Imagination", "Carnival Inspiration") sont beachés, et en cours de démantèlement à Aliaga en Turquie après que la pandémie a pratiquement détruit l'industrie.



Non potest esse judex et pars.

On ne peut être juge et partie

Gestion des cyber-risques maritimes

La résolution MSC 428(98) adoptée le 16 juin 2017 est entrée en vigueur le 1er janvier 2021 :

<https://tinyurl.com/y8narz68>

Les slops Wladimir Makinsky Ecoslops

Le très fort développement de l'industrie maritime depuis le XXe siècle a donné lieu à une forte augmentation de la pollution des mers et des océans. En effet, lors de leur fonctionnement, les navires produisent des déchets pétroliers divers que l'on nomme de façon générique *slops*. On estime par exemple qu'un porte-conteneurs de 50 000 chevaux génère 1,6 tonne de déchets pétroliers par jour, soit presque 1% de sa consommation en fuel. Ces déchets ont longtemps été rejetés en mer, comme l'ensemble des déchets générés à bord.

Le commerce maritime nécessitant une réglementation spécifique, un premier texte international a vu le jour en 1954 : la Convention pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (OILPOL). Mais elle n'était ni suffisamment contraignante, ni suffisamment répressive. Un nouveau texte - toujours en vigueur - sera alors adopté en 1973, amendé en 78 et régulièrement mis à jour depuis. Visant notamment à limiter toute forme de pollution par les navires (mer, terre, air), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, appelée MARPOL 73/78 était née. Elle a permis d'imposer la collecte et le traitement des déchets à terre. Cette convention a été ratifiée par l'ensemble des pays importants dans le transport maritime mondial et a été transposée en droit européen (directive 59/2000/EC).

Les slops

Sous l'appellation générique *slops* sont regroupés divers résidus d'hydrocarbures produits par l'activité normale des navires. Ces résidus sont composés - dans des proportions variables - d'eau, d'hydrocarbures, de sédiments et de polluants divers (métaux, ...). Il y a deux grandes catégories de déchets pétroliers d'origine maritime : les boues machines et les résidus de cargaison.

Les boues machines (*sludges*)

Issues du fonctionnement technique des navires, et provenant majoritairement de la salle des machines, ces boues sont constituées des résidus pétroliers issus de la purification des combustibles utilisés pour les moteurs et les chaudières, ainsi que des huiles de lubrification usagées.

Les résidus de cargaison (*cargo slops*)

Il s'agit des déchets générés par l'exploitation commerciale des navires pétroliers. Ils sont de deux types : les eaux de nettoyage des citernes et les résidus de cargaisons à proprement parler. Il peut parfois s'agir aussi de portions de cargaisons polluées et donc impropres à la commercialisation (car hors spécifications).

Collecte et traitement

La convention MARPOL impose, à la charge de l'armateur, le déchargement de ces déchets dans des installations de réception portuaires (*Port Reception Facilities*, ou installations MARPOL).

La réglementation s'accompagne de contrôles fréquents des navires, ainsi que d'un repérage par satellite et par avion (mesures européennes "Erika II"). Ces contrôles, reposant notamment sur une meilleure traçabilité des déchets et d'importantes sanctions, ont efficacement lutté contre les dégazages en mer illégaux qui sont maintenant quasi inexistantes dans les secteurs surveillés, même s'ils restent malheureusement encore fréquents dans les zones peu développées. La préfecture maritime de l'Atlantique estimait récemment à au moins un million de tonnes par an la quantité de déchets pétroliers volontairement déversés dans les océans.

Une fois à terre, les déchets pétroliers doivent être traités par une filière dédiée. Le stockage et le traitement de ces déchets industriels font l'objet d'une réglementation spécifique. Les sites de traitement doivent être conformes aux directives européennes "Seveso I et II", obtenir un permis d'exploiter, et respecter le droit environnemental (rejets de polluants, de gaz à effet de serre), visé entre autres par les directives européennes 2000/76/EC et 2008/98/EC (principe du pollueur-payeur et de la responsabilité du producteur).

Valorisation

La valorisation des déchets pétroliers est difficile car leur composition variable et la nature des polluants présents (sédiments, métaux lourds, ...) les rendent particulièrement complexes à recycler. La solution privilégiée jusqu'alors, hors déversement dans l'écosystème environnant, consistait à les brûler pour utiliser une partie de leur potentiel énergétique. Cela impliquait cependant d'importantes contraintes environnementales en raison de la nature extrêmement polluante des fumées qui en résultaient. De plus, la valorisation économique était insuffisante pour supporter la filière de collecte et de traitement.

Il existe aujourd'hui une technologie innovante française de raffinage des déchets pétroliers maritimes en nouveaux carburants, combustibles et bitumes légers. Cette solution de recyclage, basée sur l'économie circulaire, permet de préserver les ressources fossiles et d'améliorer ainsi le bilan matière des produits pétroliers utilisés, tout en diminuant leur impact carbone. Elle permet aussi de réduire les déversements illégaux (maritimes ou terrestres) en donnant une valeur économique à ces déchets dans une période où les amendes et peines encourues sont de plus en plus élevées. La valeur ajoutée de cette solution est bienvenue dans la filière des déchets pétroliers, qui n'avait pas connu d'innovations depuis plusieurs décennies en raison de la faible valeur économique de la chaîne d'approvisionnement.

Affrètement

La clause "No crew change"

Les clauses de "non changement d'équipage" des affréteurs aggravent la crise actuelle des changements d'équipage et menacent davantage la sécurité de la navigation, comme le souligne le Secrétaire général de l'OMI :

<https://tinyurl.com/ycxlvlu5>

Lettres de garantie

Letters of Indemnity (LOI)

La rédaction minutieuse des clauses d'invocation des lettres d'intention dans les chartes évite les surprises ultérieures.

Piqûre de rappel du P&I Gard pour bien vérifier les termes des lettres de garantie qui engagent les parties :

<https://tinyurl.com/y3roz9x7>

Brexit et Convention de Lugano

Convention de Lugano :

<https://tinyurl.com/yd6ra65y>

L'analyse du cabinet Latham Watkins :

<https://tinyurl.com/ycry3k32>

<https://tinyurl.com/ybakmyu6>



"Energy Empress" est un MPSV (Multi Purpose Supply Vessel).

<https://tinyurl.com/y26hew7q>

Après la description, vous pourrez visiter la magnifique passerelle en vue à 360°.

Saisie d'un navire en France

Le cabinet Norton Rose Fulbright passe en revue tous les aspects concernant la saisie d'un navire en France :

<https://tinyurl.com/y2uvrqh3>

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

la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétaire de la Chambre :

contact@arbitrage-maritime.org



Les dockers

Un rapide aperçu d'une profession complexe

Il existe différents noms communs, selon les régions du monde, pour désigner cet ouvrier portuaire. Dès le XVI^e siècle, on parle de "débardeur", formé du préfixe "dé" et de "bard" qui, en ancien français, désigne une sorte de brancard à claire-voie utilisé pour le transport de fardeaux. À Marseille, entre autres, le terme de "portefaix" était utilisé pour désigner la corporation qui travaillait, et représentait les intérêts du négociant, sur le Vieux Port à l'époque de la marine à voile. Le terme "aconier", en anglais "stevedore", est l'entrepreneur qui prépare les manutentions et l'entreposage des marchandises. Il est l'employeur des "débardeurs". Le mot "docker", contraction de l'anglais "dockworker", l'ouvrier du quai, s'est répandu, au cours du XX^e siècle, dans la majorité des ports du monde.

● Le Ministère de la transition écologique reprend sur son site la définition, l'historique, l'évolution, l'organisation de la manutention portuaire. Les différentes lois concernant ce secteur d'activité y sont disponibles en téléchargement :

<https://tinyurl.com/yxqudapw>

● L'UNIM (Union nationale des industries de la manutention dans les ports français) est le syndicat patronal de la branche des entreprises privées de manutention portuaire. C'est le porte-voix des entreprises de son secteur, au niveau local, national et européen. L'UNIM, membre institutionnel de la Chambre arbitrale maritime de Paris, est l'interlocuteur privilégié de la représentation politique, de l'administration portuaire, des syndicats de dockers et de toute la filière logistique maritime : <https://unim.org>

● L'ITF est le sigle de l'organisation mondiale de la Fédération internationale des ouvriers du transport, elle a son siège à Londres : <https://www.itfglobal.org/en>

● Résumé du livre "Les dockers", un point de vue sur le processus de construction d'une identité collective en France aux XIX^e et XX^e siècles :

<https://tinyurl.com/y57fj989>

● La loi de 1947 sur le statut des dockers après guerre.

Le texte du JO :

<https://tinyurl.com/y851knpw>

Un commentaire :

<https://tinyurl.com/yxvd3tsw>

● Alors que Le Havre est le premier port du pays en volume de conteneurs par an, il est devancé par ses voisins européens.

Valeurs actuelles :

<https://tinyurl.com/y54bnvp5>

Capital.fr :

<https://tinyurl.com/y65nrjuq>

● L'automatisation du terminal à conteneur à Rotterdam (3'39") :

<https://tinyurl.com/y6qu651a>

Vidéos et Cinéma

● Les *Kroomen* sont les spécialistes de l'embarquement des billes de bois à bord des bateaux grumiers le long des côtes d'Afrique.

Un travail difficile et dangereux dont ils se sont fait une spécialité. Les élingues qui lâchent, des troncs d'okoumé mal arrimés, une houle trop violente, et c'est l'accident. Voir un reportage de l'émission Thalassa du 5 mai 1989 (30') : <https://youtu.be/PTNSf1YgalQ>

● Le film "Sur les quais" (titre original "On the waterfront") avec Marlo Brandon a remporté 8 oscars en 1955. "Dans le port de New York, le syndicat des dockers est contrôlé par un gang mafieux" ...

Le trailer :

<https://tinyurl.com/yylth89j>



Pas de collision le 11 mai 2020 entre le vraquier "Samudra Sakti I" qui s'est échoué et le porte-conteneurs iranien "Shahraz" cassé en deux. Les deux navires tentaient d'éviter un remorqueur dans le détroit étroit de Singapour à Batu Berhanti se situant au sud du système de séparation du trafic de Singapour (STSS).

Photos et vidéo : <https://tinyurl.com/ya92njej>

L'action "in rem" et ses implications

Un privilège maritime survit à un changement de propriétaire du navire.

"Echo Star" ex "Gas Infinity" [2020] SGHC 200. Le commentaire du cabinet Clyde & Co :

<https://tinyurl.com/y7ypxpyt>

Rançon à des pirates Avaries communes

Renversant la sentence des arbitres, le juge de la Haute cour anglaise, décide que les intérêts de cargaison doivent contribuer à la rançon via les avaries communes.

Le jugement :

<https://tinyurl.com/y29xsxgy>

Le connaissance électronique

La Digital Container Shipping Association (DCSA) publie les premières normes pour l'utilisation des connaissances électroniques.

L'annonce : <https://tinyurl.com/y69psykv>

Le site de la DCSA reprenant ses articles d'information : <https://dcsa.org>

Nouvelle publication

L'Académie de Marine va publier trimestriellement "La lettre de l'Académie" afin de mieux faire connaître ses travaux et grâce à ses articles et tribunes, éclairer les enjeux maritimes de demain.

Le 1^{er} numéro en ligne :

<https://tinyurl.com/ybtj9psv>

Le site de l'Académie de Marine :

<https://www.academiedemarine.com>

Flash Infos

29/10 Le Marin - Sur les 69 plateformes pétrolières (rigs) se trouvant actuellement dans les chantiers de construction, 65 sont sans destination. Celles-ci valaient 21 milliards de dollars lors de leur commande contre 6 milliards aujourd'hui.

05/11 Le Marin - Le relèvement d'épaves est désormais mieux rémunéré que le sauvetage.

23/11 G Captain - Un grand pas en avant dans le développement des opérations de navires sans équipage et télécommandés, la société américaine d'exploration sous-marine "Ocean Infinity" a signé des contrats de construction pour huit navires contrôlables à terre.

25/11 Journal de la Marine Marchande - La Chine revendique avoir créé 20 ports en Afrique depuis 2000 ainsi que 6 000 km de voies ferrées et autant de routes.

26/11 Mer et Marine - L'URSSAF collectera à la place de l'ENIM les contributions et cotisations maladie et vieillesse des marins.

30/11 Le Marin - Un tribunal norvégien a condamné un armateur norvégien à une amende et de la prison ferme pour écocide suite à une tentative d'exportation illégale d'un navire vers un chantier de démolition au Pakistan. S'il est confirmé en appel, ce jugement serait le premier à punir de prison une pratique désormais assimilable à un écocide dans le droit norvégien.

07/12 Wall Street Journal - La baisse de la demande de carburant due à la pandémie de coronavirus qui secoue les marchés des pétroliers a accéléré une vague de fermetures de raffineries. La carte mondiale du raffinage du pétrole est en train d'être redessinée et cela se répercute sur le transport mondial du brut.

10/12 Tourmag - On établit à 2 millions d'euros par mois et par paquebot le coût d'immobilisation sur la base d'un paquebot de 2 500 passagers ... il y avait 310 navires en exploitation avant la pandémie. L'industrie dans son ensemble dépense 580 millions par mois, soit 4 milliards 640 millions depuis le mois d'avril.

Le coupable idéal, le capitaine

Michael Grey

Ancien éditorialiste du Lloyd's List

S'il y a une bonne raison (et je n'en vois pas beaucoup d'autres) au développement du navire autonome, c'est qu'avec un navire sans équipage, les autorités ne pourront pas poursuivre systématiquement le capitaine lorsque survient un accident quelconque. Cette pensée m'est soudain venue à l'esprit en lisant dans la presse le récit des tourments du capitaine du VLCC "New Diamond", empêché de quitter le Sri Lanka, où il a été débarqué avec son équipage survivant après l'incendie qui a ravagé son navire dans l'océan Indien en septembre dernier. L'intention est de poursuivre le capitaine du pétrolier, accusé d'infractions à la législation sur la protection de l'environnement, après qu'une certaine quantité de combustible de soutes s'est échappée du navire gravement endommagé par le feu avant que les sauveteurs n'aient pu combler la brèche.

Il est important, dans de tels cas, de désigner un coupable, et le capitaine du navire accidenté est le responsable idéal. Il est naturellement exclu d'envisager l'éventualité qu'il ne soit pas impliqué d'une manière ou d'une autre dans l'explosion de la chaudière qui a tué un des membres de l'équipage, déclenché l'incendie dans la salle des machines et éventré l'arrière du navire, ou dans la fuite ultérieure des citernes de soutes. Si quelqu'un doit répondre à ce qu'on croit être la justice dans de tels cas et doit être accusé, autant que ce soit l'officier le plus gradé.

Il est probable que le VLCC construit en 2000 sera déclaré en perte totale. Il convient toutefois de souligner que l'action des sauveteurs et de la marine sri-lankaise a néanmoins permis de sauver complètement la cargaison, ce qui, à certains égards, est une bonne nouvelle, la pollution aurait pu être bien pire. Mais l'attitude des autorités vis-à-vis du capitaine du navire a quelque chose de funestement prévisible. Ce n'est pas que l'incohérence flagrante des accusations soit plus ridicule au Sri Lanka qu'ailleurs, car partout dans le monde, ce qui était autrefois décrit comme un "accident" regrettable, est maintenant le prétexte pour les procureurs de rechercher le capitaine du navire. C'est le capitaine du navire qui est maintenant traîné devant les tribunaux si le mauvais temps fait passer des conteneurs par-dessus bord, comme s'il était personnellement responsable de l'arrimage de la cargaison dans les conteneurs, ou s'il n'avait pas examiné minutieusement chacun des 10 000 points de saisissage. C'est le capitaine qui sera en première ligne si des stupéfiants sont trouvés arrimés à la quille de son navire, ou si un avion photographie une nappe d'hydrocarbures à proximité de son navire. Les chefs d'accusations possibles ne manquent pas.

Rien de nouveau dans tout cela, bien sûr. Le capitaine a toujours été le bouc émissaire, l'homme qui porte le chapeau. Je me souviens qu'un capitaine, avec qui j'ai navigué, m'a dit que si jamais il perdait un navire, il s'assurerait de couler avec lui. Il ne plaisantait pas. C'était à une époque où les investigations consécutives aux événements de mer étaient conduites par des professionnels du métier et des experts maritimes avant que les poursuites pénales ne deviennent la norme pour la plupart de ces incidents.

N'y a-t-il pas lieu de faire preuve de plus de bon sens à la suite d'accidents maritimes, plutôt que de simplement lâcher les procureurs avec toutes les accusations pénales possibles, "marinisées" pour faire l'affaire ? Punir sévèrement le capitaine survivant, parce qu'il, ou elle, est sur place, ne peut certainement pas être considéré comme bonne justice, ni, évidemment, comme un encouragement à ambitionner de devenir capitaine de navire.

Traduction libre de l'article, paru en anglais dans l'édition N° 762 de "Maritime Advocate", rédigé par Michael Grey, ancien éditorialiste du Lloyd's List, et publié en français avec sa permission.

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33 (0)1 42 96 40 41

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.