

# 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 57- Hiver 2021 - 2022

● Éditorial

Ph. Delebecque  
Page 1

● L'éolien en mer

G. Touchard  
Pages 2, 3 & 4

● La propulsion des navires

L. Gérard  
Pages 4, 5 & 6

● Sentences

récentes  
Page 7

● Web maritime

Page 8

● Revue de

presse  
Page 9

● Supplément anglais

Page 10

### "Dies a quo, Dies ad quem"



## "Common law vs. civil law : a paradigm shift ?"

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Deux récentes décisions anglaises méritent, à nouveau, de retenir notre attention. Elles illustrent, si besoin était, l'acuité de la *common law*. C'est à travers la jurisprudence, rappelons-le, que le droit s'enrichit. Ne l'oublions pas au moment où l'on cesse d'exacerber les mérites de la transaction qui, parfois, ne renferme qu'un contrat d'adhésion ou encore des conciliations et médiations qui malgré leurs intérêts ont bien des limites, même si la Convention de Singapour tente d'y remédier (cf. Gazette n° 54). Il reste que les solutions retenues ne sont pas toujours convaincantes, si bien qu'il est permis de se demander si l'on ne pourrait pas assister à un changement de paradigme (v. déjà, ICMA, XXI, compte rendu, Gazette, n° 52).

Dans la première affaire ("Eternal Bliss", 2021 EWCA civ. 1712 <https://tinyurl.com/yrkydadb>), la question était de savoir si les surestaries doivent être considérées, lorsqu'aucun détail sur l'étendue de l'indemnisation n'est convenu, comme un forfait de réparation. En l'espèce, un armateur avait fait l'objet d'une action en responsabilité de la part de réceptionnaires car le retard pris à décharger les marchandises (70 000 t. de fèves de soja) avait été à l'origine de leur détérioration. Après qu'un accord de dédommagement eut été trouvé entre ces deux parties, l'armateur s'était retourné contre l'affrèteur en lui reprochant ledit retard (sans établir d'autres manquements contractuels). Ce dernier avait alors fait observer qu'il ne devait rien d'autre au titre de la réparation que les sommes convenues dans les "demurrage". En première instance, le juge A. Baker ne l'avait pas suivi au motif que les surestaries compensent "la perte d'utilisation du navire par l'armateur pour gagner du fret par un emploi supplémentaire en ce qui concerne le retard du navire après l'expiration du temps de planche, mais rien de plus". Autrement dit, les "demurrage" ne sauraient couvrir un "type de perte" différent, comme celui qui s'était produit en l'espèce : ce "type de perte" serait donc, en tant que tel, réparable. La Cour d'appel de Londres, dans une décision du 18 nov. 2021, a renversé cette analyse et retenu l'argumentation de l'affrèteur soutenant que les surestaries constituent un recours "liquide et exclusif pour toutes les conséquences de son incapacité à achever les opérations de chargement dans le délai de mise à disposition convenu". Par conséquent, lorsqu'un armateur cherche à obtenir des dommages-intérêts en plus des surestaries découlant d'un retard, il doit prouver la violation d'une obligation distincte de celle du chargement ou du déchargement dans les délais convenus. Dans la mesure où l'on analyse, en droit français, les surestaries en un supplément de fret et non en une clause pénale forfaitisant la réparation, il est permis de penser que l'armateur aurait été, dans un contentieux introduit France, dans une situation plus favorable.



Dans la seconde, la fameuse affaire du "Libra" (Alize 1954 and another v Allianz Elementar Versicherungs AH and others, 2021] UKSC 51 On appeal from: [2020] EWCA Civ 293 <https://tinyurl.com/2p9bypvz>), la question était de savoir si le caractère défectueux du passage *plan* du navire (plan de voyage / "sailing plan") relativement à la traversée d'un chenal traduit un manquement à l'obligation de l'armateur d'assurer la bonne navigabilité du navire ou n'est que l'expression d'une faute nautique dont on sait qu'elle libère le transporteur de sa responsabilité. La Cour suprême (10 nov. 2021) a tranché : "the buck stops with the owners when a vessel is rendered unseaworthy due to a defective passage plan". La solution ne va pas de soi et il n'est pas certain, une fois encore, qu'elle eût été la même devant une juridiction étatique ou arbitrale française. Il est important de noter que les cartes accompagnant le "voyage plan" ne précisait pas que les profondeurs indiquées à l'extérieur du chenal n'étaient pas fiables, et que les eaux à cet endroit étaient moins profondes que celles y mentionnées. La *High Court*, la *Court of appeal* et la *Supreme Court* ont estimé que ce défaut rendait le navire "unseaworthy", qu'il matérialisait un manquement à la "due diligence" que l'on peut attendre d'un armateur et constituait donc une faute fondant le recours des intérêts cargaison engagés dans une procédure d'avaries communes. Le contre-argument de l'armateur était que "the crew's decision as to what to mark on the chart was a navigational decision rather than an attribute of the ship and therefore incapable of making the ship unseaworthy", en ajoutant que la décision de sortir du chenal, à l'origine de l'échouement, avait été celle du capitaine et non de la compagnie. Ce qui était pertinent, dans la mesure où le passage *plan* est arrêté par le capitaine et qu'en l'espèce, si, toujours selon le passage *plan*, le navire n'était pas censé s'écarter du chenal balisé, le capitaine avait cependant décidé de le quitter pour passer à l'ouest d'une bouée. Malgré le renforcement constant des procédures de sécurité de navigation mis au point par les armateurs, et spécialement par l'armateur en cause, il y aura toujours une place (a room) pour la faute, sinon l'erreur humaine. Est-ce à l'armateur d'en assumer les conséquences ? Au regard du droit positif (Règles de la Haye / Règles de la Haye-Visby), il est permis d'en douter.

1/ Les "demurrage" sont, en droit anglais, faut-il le rappeler ?, "une somme que l'affrèteur accepte de payer à titre de dommages-intérêts liquidés (i.e. exigibles) pour un retard au-delà d'un délai stipulé ou usuel pour le chargement ou le déchargement" (Scrutton, *On Charterparties*, 24ème édition (2020), art. 170).

2/ Le VP (voyage planning) est préparé par l'officier de navigation, vérifié et validé par le capitaine (Master shall validate passage plan prior to the beginning of passage : cf. Solas, Chap. V, Reg. 34 ; IMO Resolution A 893 (21) ; IMO STCW Code Sect A VIII/2 Part 2 et spéc. art.7 (deviation from planned route). Quant au "passage", les navigants le conçoivent comme une "succession of legs between 2 ports Berth to Berth (divided in 3 parts : Berth to Pilot Station ; Pilot Station to Pilot Station ; Pilot Station to Berth).



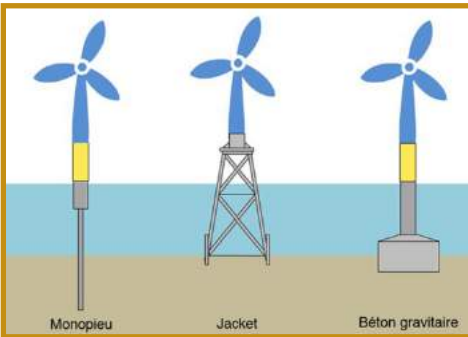
Les trois technologies de l'éolien flottant  
Le détail sur le site "Le journal de l'éolien"

<https://tinyurl.com/8vkc9ma9>

### L'OMI en France

Le site internet de la représentation permanente de la France auprès de l'Organisation Maritime Internationale :

<https://omi.delegfrance.org>



Les trois technologies de l'éolien posé en mer :  
"Monopieu" - "En jacket" - "Béton gravitaire"

### Le compendium de l'OMI

Le compendium de l'OMI pourrait se comparer à une sorte d'annuaire maritime mondial contenant des données spécifiques telles que le numéro OMI d'un navire, l'heure d'arrivée prévue (ETA), ou les dix dernières escales du navire. Actuellement, le modèle de données de référence de l'OMI comprend une liste d'environ 350 éléments. On estime que le nombre total d'éléments pertinents nécessaires est d'environ 1 000 données pour permettre de couvrir approximativement 95% de l'échange général de données entre le navire et la terre. L'objectif du compendium de l'OMI est d'ouvrir la voie à un échange intelligent et facile de données électroniques en établissant une base de données "unique".

Voir en fin de page de ce lien vers l'OMI, la liste des 350 éléments déjà répertoriés :

<https://tinyurl.com/jk69a8sj>

### Trafic de faux numéros OMI

Le rapport :

<https://tinyurl.com/C4ADS-OMI>

Systèmes de numéros d'identification de l'OMI :

<https://tinyurl.com/357dun3z>

## L'éolien en mer

Gabriel Touchard

Arbitre maritime

La (petite) multiplication des projets d'éoliennes en mer en France  
Une chance pour l'industrie maritime française

### Le cadre général

La France est le seul pays à avoir un mix de production électrique aussi imprégné de nucléaire : 75 %, très loin devant la Slovaquie (54 %), l'Ukraine (52%), la Belgique (52%) (mais dont la sortie du nucléaire est programmée d'ici 10 ans) et la Hongrie (51%). La France a 56 réacteurs en opération, loin devant le Japon (42), la Chine (37) et la Russie (35). Le seul pays à avoir plus de réacteurs nucléaires que la France est les États-Unis (99).

La dynamique française naissante des projets d'éoliennes en mer s'explique par un cadre législatif général qui prévoit une baisse, relative, de la part du nucléaire dans le mix énergétique français et donc une augmentation corrélative de la part des énergies renouvelables.

En effet, la loi en vigueur de Programmation Pluriannuelle de l'Energie (P.P.E.) prévoit de porter la capacité installée des énergies renouvelables de :

- 48,6 GW fin 2017 à 74 GW en 2023, soit + 50 % ; et
- entre 102 et 113 GW en 2028, soit + 100 % par rapport à 2017.

Cette même P.P.E. vise :

- la fermeture de 4 à 6 réacteurs nucléaires d'ici 2028, et
- une part de 50% de nucléaire dans le mix énergétique français à l'horizon 2035 (versus 75% aujourd'hui), soit une baisse d'1/3, ou la fermeture d'une dizaine de réacteurs nucléaires d'ici 14 ans (ce qui n'apparaît a priori pas réaliste).

Cette évolution créera de nouveaux emplois "énergies renouvelables" :

- environ 238 000 emplois en 2023 ;
- et 440 000 emplois en 2028.

### L'éolien en mer

Une part substantielle de la montée en puissance des énergies renouvelables sera composée d'éoliennes en mer.

Les 7 premiers projets d'éoliennes en mer français ont été attribués à partir de 2011, et seront tous opérationnels entre 2024 et 2026. Ils représenteront environ 3,5 GW de puissance installée, soit l'équivalent de 4 réacteurs nucléaires français standards (900 MW = 0,9 GW).

Ces projets, distants de 12 à 16 kilomètres du rivage, ont chacun une capacité de 500 MW (0,5 GW) environ, avec un facteur de charge de 40 % en moyenne, ce qui correspond à la consommation électrique annuelle de 700 000 personnes environ par projet.

Pour la suite, la P.P.E. prévoit :

- 1 GW à lancer en 2020, en Manche-Est et Manche-Nord (appel d'offre "Normandie", lancé début 2021), puis
- 1 GW sur 2021 et 2022 en Atlantique Sud, et
- 1GW / an en plus d'éolien posé en mer à partir de 2023.

S'ajoute, en outre :

- 250 MW d'éolien flottant à attribuer en 2021 en Bretagne-Sud (appel d'offre lancé début 2021), et
- 500 MW d'éolien flottant à attribuer en 2022 en Méditerranée.

L'objectif est d'atteindre une capacité installée d'éoliennes en mer, posées et flottantes, d'environ 5 GW en 2028.

Et en 2050 ? Les promoteurs des énergies renouvelables, et de l'éolien en mer en particulier (dont l'auteur, vous l'aurez compris), peuvent rêver :

*"Au large des côtes françaises, une soixantaine de parcs éoliens tournent à plein régime.*

*Sur terre, près de 20 000 éoliennes mailent le territoire et les installations photovoltaïques atteignent une puissance installée de 100 GW. Nous sommes en 2050 et les derniers réacteurs nucléaires encore en fonctionnement doivent être progressivement mis à l'arrêt d'ici à une décennie. L'essentiel de l'électricité [NDLA : voire de toute énergie produite et utilisée] est désormais d'origine renouvelable... ". Introduction d'un article du journal Le Monde du 28 janvier 2021.*

Cette projection s'avère, en toutes hypothèses, irréaliste, ne serait-ce qu'en raison de l'EPR de Flamanville qui devrait entrer en production en 2025 pour 60 ans, soit jusqu'en 2085, si tout va bien. D'autres EPR pourraient être, en outre, prévus.

### Les avantages de l'éolien en mer

Comme déjà indiqué, les champs français d'éoliennes en mer sont d'une puissance moyenne de 500 MW (à comparer aux 900 MW des centrales nucléaires françaises standards), ce qui correspond à la consommation électrique annuelle de 350 000 foyers environ.

Ce sont donc les unités de production d'électricité renouvelable en devenir les plus puissantes. Elles sont toutefois bien modestes comparées à des projets d'éoliennes en mer en construction ou en développement en Europe du Nord et en Asie, 6 à 8 fois plus puissants : de 3 à 4 GW (équivalent à 2 EPR français de 1,6 GW).

Le développement des champs d'éoliennes en mer va aller en s'accroissant, pour plusieurs raisons :

- La puissance des turbines ne cesse de croître.

Les éoliennes en mer sont, et seront toujours, jusqu'à 3 fois plus puissantes que les éoliennes sur terre.

Les premières turbines en mer avaient une puissance de moins d'1 MW, celles des 7 premiers champs français posés de 6 à 8 MW.

*Suite de l'article page 3.*



**Le navire vraquier "XING WANG" de l'armement Cosco Shipping avec une belle pontée de conteneurs.**

### Conteneurs sur des vraquiers

Les vraquiers classiques sont-ils aptes à transporter des conteneurs ? Le P&I Club Gard examine les implications techniques et juridiques de ces conversions :

<https://tinyurl.com/y74aj82m>



**Un chargement de grumes en pontée**

### Chargement de grumes en pontée

Charger des fardeaux de grumes (*logs* en anglais) en pontée est source de soucis. Il faut être très précautionneux dans l'arrimage et le saisissage des *logs*, bloqués par les montants latéraux avec possibilité de largage rapide.

Le chargement en cale, qui précède la pontée, est régi dans un carcan réglementaire très strict tant en Nouvelle-Zélande qu'en Australie.

Le P&I Club Skuld a publié un guide complet concernant les chargements dans ces deux pays :

<https://tinyurl.com/jwdkm8v2>

L'armement Oldendorff fait l'expérience de charger un navire *Post-Panamax* transportant sous le pont deux fois le volume d'un grumier conventionnel, mais ne nécessitant pas de fumigation au bromure de méthyle car aucun grume ne sera transporté sur le pont :

<https://tinyurl.com/j33hyf9u>

### Dommages à la marchandise L'humidité et la condensation dans les conteneurs

Les réclamations relatives aux dommages causés par l'humidité à la cargaison sont fréquentes. Le TT Club souligne que nombre d'entre elles peuvent être évitées avec une procédure de vérification des conditions de pré-chargement :

<https://tinyurl.com/9kzb5nxj>

### Suite de l'article "L'éolien en mer" de la page 2.

Les constructeurs de turbines ont déjà lancé la construction de turbines en mer de 14 MW. Ces dernières sont grandes comme la tour Eiffel, ou presque.

Par exemple, l'Haliade-X de General Electric (GE) (initialement développé par Alstom, pour lequel le business "turbines" a été inopportunistement vendu en 2014 à l'américain GE), dont la production a été lancée récemment, est d'une puissance de 14 MW, aura un facteur de charge de 62 %. Elle pourra ainsi générer, à elle seule, 74 GWh de production annuelle d'électricité sans CO<sub>2</sub>, soit la consommation électrique d'environ 25 000 personnes par an (par turbine !).

Certains spécialistes pensent que des éoliennes en mer de 20 à 25 MW seront construites dans un futur relativement proche (d'ici moins de 10 ans).

- Les dimensions des champs d'éoliennes en mer ne cessent de croître, elles aussi.

Comme indiqué ci-avant, il existe déjà des projets de 3,5 GW en mer du Nord et en mer de Corée, voire plus.

- Cette double augmentation, de la puissance des éoliennes et du nombre d'éoliennes dans les champs, est rendue possible grâce à un éloignement des côtes qui augmente constamment, rendu lui-même possible par des progrès technologiques constants.

En effet, depuis 20 ans, les progrès en ingénierie ont permis l'installation de champs d'éoliennes en mer dans des hauteurs d'eau de plus en plus profondes. Les progrès techniques permettent aujourd'hui d'édifier des champs d'éoliennes posées en mer jusqu'à 60 mètres de profondeur d'eau, voire 80 demain.

Le dernier appel d'offre de l'État français par exemple, lancé en 2021 pour le champ au large du Cotentin, prévoit qu'il se situe à plus de 32 kilomètres des côtes pour 60 à 80 mètres d'hauteur d'eau.

Au-delà, il est économiquement et techniquement nécessaire de changer de technologie pour passer aux champs d'éoliennes flottantes permettant de s'affranchir, théoriquement, de presque toute limite de hauteur d'eau, en tout cas largement de celle des 60 à 80 mètres.

Les projets d'éoliennes flottantes se multiplient donc actuellement dans le monde. La France, par exemple, a déjà lancé 4 projets pilotes, et vient de lancer le premier projet commercial d'éoliennes flottantes, de 250 MW au large de l'île de Groix, en Bretagne-Sud. Un autre va rapidement suivre en Méditerranée.

Le développement de l'éolien en mer flottant va ainsi permettre, demain, l'exploitation d'éoliennes géantes (20 à 25 MW) assemblées sur des flotteurs tout aussi géants, qui seront ancrés à 20, 30, 50 ou 100 kilomètres au large des côtes.

Les champs d'éoliennes en mer tendent donc à devenir invisibles du rivage. Cet éloignement des côtes permettra de limiter les résistances de certaines franges minoritaires des populations côtières, et du secteur de la pêche, accélérant ainsi le développement des projets en raison de la raréfaction des recours contentieux à leur encontre.

- Cet éloignement des côtes permet d'installer les champs dans des zones où les vents sont les plus constants, le plus au large.

Le facteur de charge actuel de l'éolien en mer européen va ainsi passer, à terme, de 40 % à 70 %, voire plus, se rapprochant ainsi de celui des centrales nucléaires (75%).

- Au relativement bon facteur de charge annuel de l'éolien en mer, qui ne cesse de croître, s'ajoute une production électrique dotée d'une certaine prévisibilité, annuelle et hebdomadaire.

En effet, le régime des vents est relativement constant d'une année sur l'autre et a l'avantage d'être prévisible à l'échelle de la semaine. En outre, le vent souffle jour et nuit. Une belle tempête hivernale permet ainsi d'assurer une production optimale des champs éoliens en mer pendant plusieurs jours d'affilée.

- Les champs d'éoliennes en mer s'inscrivent dans le respect de l'environnement.

Tout d'abord par leur objectif même, qui est de produire de grandes quantités d'électricité avec du vent et sans émission de CO<sub>2</sub> en phase de production.

Puis, par leur conception, qui tendent à limiter le plus possible leur impact négatif, et, au contraire, maximiser leurs impacts positifs sur l'environnement.

Sur la question des impacts négatifs sur les oiseaux, de nombreuses études scientifiques prouvent que leur effet sur la faune d'oiseaux n'est que légèrement négatif.

Selon un rapport fédéral américain de 2019, sur les 4 milliards d'oiseaux tués chaque année en Amérique du Nord (USA et Canada), les plus gros contributeurs sont les chats (2,4 milliards d'oiseaux tués), puis les fenêtres d'immeubles (600 millions), puis les voitures (200 millions), les câbles électriques (30 millions), puis la pollution, etc.

Les éoliennes américaines ne provoquant "que" 240 000 morts d'oiseaux (sur 4 milliards).

En outre, tous les projets en cours de développement prennent en compte cette problématique et mettent en place des dispositifs "d'effarouchement" d'oiseaux, voire d'arrêt des turbines en cas de passage d'oiseaux migrateurs, pour limiter leur mort. Toutes les études récentes, en mer du Nord notamment, tendent à démontrer que de moins en moins d'oiseaux sont tués par les éoliennes en mer, avec une valeur absolue *in fine* basse, et qui ne cesse de se réduire.

Par ailleurs, les études scientifiques prouvent que les effets des champs d'éoliennes en mer sur la faune marine sont positifs en cours d'exploitation (pas en phase de construction). Ces champs constituent un "effet récif", souvent accompagné, et, volontairement techniquement, amplifié par les maîtres d'œuvre des projets, effet récif qui développe la vie marine sur toute la chaîne alimentaire aquatique.

- Enfin, le développement actuel de l'éolien en mer en Europe et dans le monde permet dorénavant une production électrique pour un prix très compétitif.

En effet, le prix moyen des projets validés en Europe en 2018 était de l'ordre de 56 € par MWh. Ces prix, pour toutes les raisons exposées ci-avant, suivent une courbe descendante et vont donc continuer à baisser.

**Suite de l'article page 4.**



En 2025, un bateau autonome prévu pour transporter de l'électricité de la mer vers la terre.

Le "Power ARK 100", un trimaran de 100 TEU spécialement conçu pour le transfert d'énergie renouvelable dans les eaux côtières du Japon :

<https://tinyurl.com/fya3dwx3>

Le projet français de Dunkerque par exemple, validé en 2019, prévoit que l'État français rachète l'électricité produite par le champ au large de Dunkerque pour 44 € du MWh.

Ce chiffre est à comparer au tarif aux 130 € du MWh *a minima* pour l'EPR de Flamanville.

#### Le développement maritimo-industriel français

Le développement de l'éolien en mer français va de pair avec celui d'une filière maritimo-industrielle française. En effet, l'éolien en mer nécessite un grand nombre de savoir-faire :

- Les prestataires intellectuels, tels que des ingénieurs, et de nombreux cabinets d'études (paysagers, en matière de faune, marine ou volante, etc.), des avocats, des assureurs, des courtiers en assurance ;

- Les industriels, tels que des producteurs d'énergie, des constructeurs de fondations fixes ou flottantes, de câbles électriques, de turbines (*quel dommage que le gouvernement français ait défendu, en 2014, la vente de la section "turbines" d'Alstom à General Electric*) ;

- Les chantiers navals qui ont vocation à participer à la construction et à la maintenance de la flotte de navires, consubstantielle à l'éolien en mer ;

- Les armateurs des nombreux navires d'installation ou de maintenance des champs d'éoliennes en mer ;

- Les logisticiens et les zones portuaires, dont les services et les infrastructures sont nécessaires à la construction et à la maintenance des champs d'éoliennes en mer.

Tous ces métiers sont tournés vers des savoir-faire rares et spécifiques qui vont devenir de plus en plus stratégiques et recherchés, car liés à l'exploitation énergétique mondiale de l'océan, domaine d'avenir à l'évidence.



## La propulsion des navires à l'aube d'évolutions majeures

Ludovic Gérard  
AYRO, Paris - Directeur Général  
Arbitre maritime

### Transport par conteneurs Les surcharges

Les transporteurs maritimes cherchent à gérer la crise de l'équipement et de la capacité de leurs navires. Historiquement, les surtaxes sont un moyen de partager le risque en cas de problème opérationnel.

Les taux de surcharges en direct pour les conteneurs maritimes :

<https://xsi.xeneta.com>

### Nouvelle clause EEXI

La clause transitoire EEXI de Bimco pour les chartes-parties à temps 2021 :

<https://tinyurl.com/2p98p94t>

Le cabinet Reed Smith commente et explique cette clause dans de récentes notes :

<https://tinyurl.com/mjsc2wms>

L'auteur de cette 1ère note prévoit "qu'une multitude de questions commerciales et juridiques sont attendues avant et après l'entrée en vigueur des règlements EEXI et CII"!

<https://tinyurl.com/kjeusjvc>

### Décarbonation Questions contractuelles et chartes-parties

Le P&I Club Standard passe en revue les nombreuses questions que la décarbonation pose, et va poser, aux acteurs du maritime :

<https://tinyurl.com/ycksbhxc>

L'actualité maritime bruisse de réglementations, taxes ou bourse d'échange de quotas de carbone, nouvelles technologies et nouvelles énergies. Dans un monde où les émissions de carbone, parmi les différents gaz à effet de serre, sont pointées du doigt comme cause principale du réchauffement climatique, le transport maritime, qui émet tout de même quasiment autant de CO2 qu'un pays tel que l'Allemagne (6ème), est un contributeur important. Certes, ramené à la tonne de marchandise transportée – rappelons là, que 90% des échanges de marchandises dans le monde s'effectuent par voie maritime - la contribution devient minime mais le global reste trop important. Les médias généralistes s'emparent aussi du sujet et nous pouvons trouver des articles ci et là notamment sur l'assistance éolienne à la propulsion des navires.

#### Comment s'y retrouver ?

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a mis en place depuis 2013 la formule de l'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI). En quelques mots, il s'agit pour tous les navires de commerce de déterminer un index de conception de l'efficacité énergétique des navires. La formule semble compliquée au premier abord, mais revient, en fait, à estimer les émissions de CO2 pour transporter une masse de marchandises transportées. Ce calcul tient compte évidemment du port en lourd du navire, sa vitesse d'exploitation, la puissance installée pour la propulsion et les auxiliaires, les carburants utilisés. En déduction, nous retrouvons les équipements pour améliorer l'efficacité du navire. Année après année, l'OMI impose que les navires soient de plus en plus performants, l'index des navires neufs diminue donc petit à petit. N'oubliant pas les navires en service pré-2013, l'OMI a introduit un index similaire pour les navires en service : l'EEXI, mais aussi un index opérationnel, tenant compte de la manière dont les navires sont opérés : le *Carbon Intensity Indicator* (CII).

Ce dernier index est vertueux, car les navires seront comparés les uns aux autres dans un même segment, et ceux, plus polluants que la moyenne, devront s'améliorer année après année pour simplifier.

À ces réglementations se superposent bien souvent des réglementations régionales, telles que la mise en place en Europe d'une bourse d'échange de CO2, valorisant d'ores et déjà la tonne de CO2 à des montants approchant la centaine d'euros !

Ces réglementations, car c'est bien de réglementations, contraignantes donc, dont il s'agit, sont au service des objectifs de réduction des émissions de carbone fixés par l'OMI, et notamment une réduction de 70% par amélioration de l'efficacité de chaque navire, et une réduction de 50% des émissions globales.

Ce dernier objectif est important, car, sans lui, il suffirait de réduire sensiblement la vitesse des navires pour atteindre les 70% de réduction individuelle, mais les volumes globaux de marchandises n'étant pas prévus réduire, il faudrait plus de navires pour effectuer les mêmes transports, et donc pas de réduction globale !

*Suite de l'article page 5.*

## Les principes Poséidon

Les principes de Poséidon sont une initiative des principaux établissements de financement du secteur maritime soutenant la transition vers un "shipping" à faible émission de carbone. Ils influencent de plus en plus le type de projets maritimes qui peuvent obtenir des financements intéressants - et ceux qui ne le peuvent pas.

Les principes Poséidon pour l'assurance :

<https://tinyurl.com/5n8js6e9>

## Sécurité maritime

L'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) a publié un guide d'information prescrivant des conseils sur la présélection à considérer avant de recourir à des services de sûreté maritime privés (SPSM) :

<https://tinyurl.com/ncsknawe>

## Cyber-risques maritimes

"Il y a un incident sur un navire chaque jour, et les attaques contre le transport maritime ont augmenté de 900 % au cours des trois années", a déclaré Paul Dean, du cabinet HFW, lors d'un webinaire en septembre dernier. "Il y a une attaque par ransomware une fois toutes les 10 secondes". Il a ajouté que "le transport maritime par conteneurs présentait une plus grande vulnérabilité aux attaques que celle observée dans d'autres secteurs".

La directive de l'OMI :

<https://tinyurl.com/uph8yhjj>

## Sanctions et AIS

### (Le Système d'identification automatique des navires)

La prise de conscience et le détail des manoeuvres pour contourner les sanctions s'amplifient en général, et, tout particulièrement à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée. L'ONU a récemment publié un long rapport :

<https://tinyurl.com/4mx5tyze>

Voir notamment les pages 15 à 41 pour le maritime.

- Les recommandations à partir de la p.41.
- Le financement du maritime, p.52-55.
- Les cas de violation, p.102,205.

## Financement des navires

La revue de novembre 2021 du *Danish Ship Finance* présente un état du marché maritime, peu optimiste, confronté aux grands changements de paradigmes actuels :

<https://tinyurl.com/36ebk8p4>

## Suite de l'article " La propulsion des navires à l'aube d'évolutions majeures" de la page 4.

### Un travail sur les lignes des navires

Les architectes navals ont pu ces dernières années bénéficier largement de la puissance des moyens de calculs informatiques pour améliorer sensiblement les carènes des navires. Ceux-ci sont désormais conçus et évalués sur la base de voyages réalistes, croisant différents chargements, vitesse et conditions climatiques. Ces simulations en bassin de carènes numériques permettent ainsi d'obtenir des carènes généralement bien optimisées. L'effet le plus visible est, bien souvent, la disparition, ou quasi-disparition du bulbe d'étrave, sur les navires récents ainsi que la systématisation d'appendices sous-marins améliorant le rendement de l'hélice : stator à pales fixes dans une sorte de tuyère par exemple, ou encore injection de bulles d'air sous la coque, technologies bien connues dans le passé et qui reviennent sur le devant de la scène.

### Les carburants marins

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous nous intéresserons bien sûr aux carburants utilisés à bord dans les moteurs. Le développement du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) est à cet égard remarquable. Bien qu'étant toujours une énergie carbonée, son utilisation permet une réduction d'environ 20% des émissions de carbone, tout en réduisant de plus de 90% les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Largement disponible, le méthane est stocké sous forme liquide à -162°C dans des cuves telles que celles développées par le leader mondial GTT (France). Ces bons résultats sont néanmoins quelque peu ternis par les émissions de méthane imbrûlés, voire pendant la chaîne de production et de logistique. Il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle, pour les navires au long cours, le GNL est une excellente énergie de transition, largement disponible, maîtrisée, et dont la distribution est en place. Des projets étudient, par ailleurs, la production de GNL vert ou bleu, au bilan carbone neutre.

Le carburant qui vient ensuite immédiatement à l'esprit est l'hydrogène. Totalement décarboné (2 atomes d'hydrogène !), sa densité énergétique le pénalise : en terme de volumes, il en faut deux à trois fois plus que le GNL pour avoir la même autonomie, soit au moins quatre fois plus que le fuel classique. Le stockage se fait à -250°C, quasiment le zéro absolu ! Enfin, la toute petite taille de la molécule impose une cuve extrêmement imperméable.

Ajoutons à cela que les infrastructures de production (sans émettre non plus de CO2 !) et de logistique sont loin d'être matures, et nous pouvons en déduire que l'hydrogène n'est actuellement pas adapté aux navires au long cours. C'est aujourd'hui une bonne solution pour de petits navires, par exemple de services portuaires ou de cabotage court, mais il faudra du temps pour que cette solution se généralise au long cours.

D'autres options de carburants sont aussi étudiées, par exemple le méthanol, mais qui est toujours à base de carbone. L'ammoniac est très corrosif, dangereux à manipuler, et n'a pas, non plus, une densité énergétique extraordinaire.

Pour conclure sur ces énergies primaires, nous voyons qu'il n'y a rien d'évident à ce jour pour les navires de commerce au long cours, même si le GNL prend une place de plus en plus importante actuellement.

Les navires de commerce risquent de ne plus être attractifs rapidement, aussi, est-il judicieux de les concevoir de manière évolutive, permettant "facilement" un remplacement du système de production d'énergie primaire à mi-vie, vers 10-15 ans.

Aussi, l'industrie commence-t-elle à regarder avec curiosité et intérêt l'apport des solutions de propulsion éolienne.

### L'apport de l'éolien ou vélique

La France dispose d'une culture "vélique" très forte et présente, grâce notamment à la compétition à la voile et la plaisance, et aux grands chantiers navals français qui sont présents dans le monde entier.

Il n'est pas surprenant, par conséquent, de voir éclore de beaux projets de transport à la voile. Citons Grain de Sail, par exemple, qui a déjà un navire voilier en service, un second en construction, mais aussi Neoline et TOWT qui finissent le bouclage de leur projet respectif.

Ces initiatives ont le mérite de participer aux efforts de communication des industriels proposant des solutions d'assistance éolienne. Ces industriels, certains ayant quelques années d'existence déjà, ayant levé des fonds leur permettant de se développer industriellement, sont regroupés au sein de l'association professionnelle "Wind Ship France" et son pendant international.

### Suite et fin de l'article page 6.



"Canopée" navire de 121mètres propulsé par quatre ailes de 375 mètres carrés et deux moteurs Diesel, pour la régularité. Premier cargo à propulsion vélique, conçu sur mesure pour acheminer, en 2022, les tronçons de la fusée "Ariane 6" vers leur base de lancement.

<https://ayro.fr>

### Le gaz

Le groupe Air Liquide crée un pôle dédié à ses activités maritimes.

<https://tinyurl.com/yv26upyb>

Retrouvez dans l'encyclopédie des gaz Air Liquide les informations complètes sur plus de 60 molécules utilisées :

<https://encyclopedia.airliquide.com/fr>

### Affrètement

La forte croissance du marché du transport de GPL a créé le besoin d'une charte-partie spécifique au gaz. BIMCO s'est associé à l'ASBA pour développer la charte au voyage : ASBAGASVOY.

<https://tinyurl.com/3t5dupnj>



Caboteur dans le gros temps

### Inspection des cales et cuves de navires

La société DNV, experts en assurances et *risks management*, publie une vidéo (6'16") sur une nouvelle technologie d'inspection pour la détection précoce des fissures et l'évaluation de l'état des cales par drones autoguidés, associés à des logiciels d'intelligence artificielle :

<https://tinyurl.com/3r9zvb3x>

### Entreposage de marchandises dangereuses

Les récents tragiques accidents de Tianjin et de Beyrouth ont conduit quatre groupes industriels à constater qu'il existait un besoin de directives sur le stockage et la manutention sûrs des marchandises dangereuses dans les entrepôts, y compris les installations portuaires et les terminaux. Il en est résulté la publication d'un "livre blanc" ainsi que d'une liste de contrôle (*Check list*) :

<https://tinyurl.com/3ddkbha5>

### Nombreuses technologies : rotors flettner, kites, voiles, ailes

En dehors des voiles telles que nous les connaissons sur les voiliers, nous distinguons 4 segments dans l'hybridation éolienne.

Les rotors de type Flettner fonctionnent selon le principe de l'effet Magnus : un cylindre tourne sur lui-même, créant dans le vent une force propulsive transmise au navire. C'est le principe de la balle de tennis "liftée". Les premiers essais ont été effectués en 1924, aussi la technologie est-elle maîtrisée, tombée dans le domaine public et relativement facile à mettre en œuvre. En revanche, elle consomme de l'énergie pour faire tourner le rotor. Deux acteurs sont sur ce marché : Anemoi (Angleterre) et Norsepower (Finlande).

La deuxième catégorie est celle des *kites* et autres cerfs-volants que portent notamment deux sociétés françaises : Airseas et Beyond the seas. Ce sont des technologies très *high tech* notamment dans le contrôle du *kite* pour l'envoi et la réception, et le maintien de son vol. Elles supposent beaucoup de manipulation ou d'automatisation, Air Seas vient d'équiper le navire roulier "Ville de Bordeaux" d'un *kite* de 500m<sup>2</sup>, et devrait effectuer ses premiers essais grandeur réelle en ce début 2022.

À noter qu'une société allemande avait déjà développé et testé des *kites* il y a une dizaine d'années : Skysails. Mais arrivés probablement trop tôt sur le marché, son activité est plus ou moins en sommeil.

Les ailes passives forment la troisième catégorie. Il s'agit là de profils type ailes d'avion, avec un ou plusieurs volets venant s'orienter en fonction du vent et plus ou moins se cambrer pour réguler la puissance délivrée par le profil. L'analyse des principales routes maritimes parcourues par un navire à 16 nœuds montrant que près de 85% du temps, le navire percevra un vent apparent à moins de 75°. Et c'est bien à ces petits angles, "au près", que les ailes délivrent leur meilleure puissance. Aussi, c'est, sans surprise, que l'on retrouvera dans ce segment le plus grand nombre de concepteurs, en France bien sûr, mais aussi en Chine (DSIC, CSSC), et en Corée du Sud (Hyundai).

Les Oceanwings d'AYRO sont des ailes à deux volets, affalables. Imaginées par l'architecte naval Marc Van Peteghem après que le bateau conçu par son cabinet VPLP a remporté la 33ème Coupe de l'America en 2010, ces ailes, en version industrielle, de 363 m<sup>2</sup>, équiperont le navire roulier "Canopée". Ce navire est en construction actuellement et sera livré fin 2022. Il transportera les éléments de la fusée "Ariane 6" entre l'Europe et Kourou.

Enfin, les ailes "aspirées" sont celles qui avaient été testées sur le navire "Alcyone" du commandant Cousteau. Avec un profil épais, elles nécessitent un ventilateur aspirant en permanence sur l'arrière de l'aile afin de recoller la couche limite, consommant de l'énergie supplémentaire. Deux fabricants au moins sont recensés dans ce segment : Econowind (Pays Bas) et le CRAIN (France).

Nous n'en sommes qu'au tout début des ces technologies, et il y aura forcément une prime pour les premiers à faire la preuve de la performance et durabilité de leur technologie.

### Alors quel futur ?

Nous l'avons vu dans cet article, le champ des possibles est très vaste. Nous pensons que le navire de demain se doit d'être évolutif afin de bénéficier des améliorations continues apportées par les progrès technologiques.

L'apport de l'hybridation éolienne devra être durable et transformera aussi probablement l'architecture des navires. C'est ainsi que deux projets de porte-conteneurs avec des ailes ont vu le jour en 2021, comme celui imaginé par le groupement VPLP-Alwena-SDARI-AYRO : le "Tradewings 2 500", qui a d'ailleurs reçu l'approbation de principe du Bureau Veritas.

L'éolien permettra aux opérateurs et armateurs d'atténuer leur exposition aux fluctuations des prix de l'énergie. En effet, une fois le "capex" investi l'énergie est gratuite : le vent !

(Ndlr : "capital expenditure", ou dépenses d'investissement de capital).



"Trade Wings 2 500" est un concept novateur de "petit" porte-conteneurs de 2 500 EVP (équivalent 20 pieds). Long de 197 mètres par 32 de large, il est dédié au transit entre ports secondaires en Europe, en complément des méga porte-conteneurs, mais également entre ports des Caraïbes, de l'Amérique Centrale ou de la Chine.

<https://www.vplp.fr/maritime/trade-wings-2500/>

### Affrètement

#### Rappel de l'importance de la "New Jason Clause"

La principale leçon à tirer de la lecture de l'article du Standard Club est que les armateurs doivent s'assurer que la formulation standard, non amendée, de la "New Jason Clause" est toujours incorporée dans leurs connaissements lorsque la loi américaine peut être applicable, ou si le contrat concerne l'expédition de cargaisons depuis ou vers les États-Unis.

<https://tinyurl.com/5fh6msbr>

### Transport de vrac

#### Préparation et nettoyage des cales

Dans le secteur du vrac sec, il existe essentiellement cinq degrés de propreté des cales :

- *Hospital clean* (propreté "rigoureuse"),
- *Grain clean* (propreté élevée),
- *Normal clean* (propreté normale),
- *Shovel clean* (propreté "à la pelle"),
- *Load on top* ("chargé par dessus").

Le nettoyage "*hospital clean*" est le plus rigoureux, exigeant que les cales aient des revêtements de peinture intacts à 100 % sur toutes les surfaces, y compris le dessus de la cuve, tous les barreaux d'échelle et le dessous des trappes.

La plupart des Clubs P&I ont publié des recommandations sur le sujet :

Standard : <https://tinyurl.com/yegbn28x>  
Steamship :

<https://tinyurl.com/59hvwuzw>

Skuld : <https://tinyurl.com/2f4t3xz2>

WoE : <https://tinyurl.com/ndp98upf>

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

la Gazette de la Chambre

Contactez le Secrétariat de la Chambre :

[contact@arbitrage-maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Dies a quo, Dies ad quem.



"Le jour à partir duquel,  
Le jour à la fin duquel"

<https://tinyurl.com/4z4m3j6a>

### Affrètement

Jour franc, ouvré, ouvrable, calendrier

Ne pas attendre le dernier jour pour agir

Le problème fait l'objet de multiples décisions depuis des années, le juge de la Haute Cour anglaise précise ici comment doit se faire le calcul :

<https://tinyurl.com/4spv23vj>

Le résumé du cabinet Hill Dickinson :

<https://tinyurl.com/yfold9am>

**Sentence 1255 : 2nd degré - Gencon - Avarie cargaison - Matérialité du dommage / Volume et qualité du polluant – Responsabilité / Navigabilité commerciale - Obligation de résultat - Inspection des cales-fautives - Notice of readiness (NOR) non exonératoire / Quantum du dommage - Valeur en sauvetage seule base de l'indemnisation.**

Après inspection des cales et acceptation de la NOR, le chargement d'un navire affrété au voyage a été interrompu en raison de la découverte d'une contamination de la cargaison par des éclats de peinture dans l'une des cales. L'affréteur, constatant l'impossibilité d'organiser un sauvetage de la cargaison au port de destination, informait l'armateur que la décision avait été prise de décharger les quantités déjà mises à bord du navire, puis de les vendre en sauvetage (le produit destiné à l'alimentation animale ayant été déclassé en engrais). La responsabilité du préjudice consécutif a été imputée à l'armateur compte tenu du manquement à son obligation de résultat d'assurer une bonne navigabilité commerciale et de présenter au chargement un navire avec des cales dans un état permettant d'assurer le transport de produits en vrac destinés à la consommation animale, sans que ce dernier ne puisse reprocher à l'affréteur d'avoir commencé à charger sans que la NOR ne soit rejetée, si ce n'est un manque de soins dans l'inspection des cales (5%).

L'indemnisation portant sur la perte de marchandise sous déduction de la valeur de sauvetage, les frais portuaires liés au déchargement du navire, les frais de stockage de la marchandise polluée en attente de vente en sauvetage et le surcoût d'acheminement de la marchandise a ensuite été retenue, avec cette précision que, s'agissant de la vente en sauvetage, il doit être tenu compte du prix d'achat de la marchandise et non de la valeur de revente, dès lors que la vente en sauvetage est un mode habituel de réparation et qu'il correspond aux usages qui, au demeurant, ne font que traduire le principe de minimisation des dommages que les assureurs ont parfaitement appliqué dans l'intérêt de la partie responsable.

**Sentence 1256 : Synacomex 90 - Blé en vrac - Manquants - Droit pour l'affréteur d'engager une action contractuelle contre le fréteur sur le fondement d'une charte au voyage - Marge d'incertitude sur les "draft surveys" et répartition entre les parties - Freinte de route.**

Un litige est apparu entre le fréteur et l'affréteur d'un navire sur les modalités de répartition des manquants constatés (relativement à une cargaison de blé) par les réceptionnaires à l'arrivée du navire (en Guinée).

Le tribunal, après avoir constaté sa compétence, confirme le droit pour l'affréteur d'engager une action contractuelle contre le fréteur sur le fondement de la charte au voyage, tout en reconnaissant son intérêt légitime à agir dès lors qu'après avoir cherché pendant plusieurs semaines à régler le problème et tenté de trouver une conciliation avec le fréteur, il avait finalement décidé d'indemniser le réceptionnaire pour mettre un terme à ses agissements (saisies conservatoires à répétition) qui lui portaient un lourd préjudice.

Le tribunal retient, par ailleurs, qu'aucune disposition de la charte-partie ne remet en cause l'application de l'exception de freinte de route qui est donc opposable aussi bien au porteur du connaissement qu'à l'affréteur, avec cette précision, pour le tribunal, que bien que la freinte de route soit considérée comme un cas excepté, elle constitue plutôt une présomption d'absence de perte sous réserve, étant entendu que la perte reste circonscrite dans les limites fixées par les usages (ici 1% du volume total de la cargaison).

Enfin, sur les manquants et la responsabilité du fréteur, le tribunal considère que dans une charte au voyage, le principe est que le fréteur est responsable des pertes et avaries, mais sans qu'il n'existe de présomption de responsabilité. Et les arbitres de considérer deux facteurs devant la difficulté d'expliquer les manquants, une marge d'erreur ou une freinte de route.

Les arbitres ont donc jugé que si la freinte de route exonère clairement le fréteur, il n'y a aucune raison de faire supporter à l'une ou l'autre des parties les risques liés à l'imprécision des "draft surveys". Dans ces conditions, le tribunal a retenu un montant équivalent de 0,7% du poids total de la cargaison à la charge de chacune des parties (au titre de la marge d'incertitude sur les "draft surveys"), retenu le solde de la réclamation - représentant environ 1% du poids total de la cargaison - à la charge de l'affréteur (au titre de la freinte de route) et décidé de répartir les frais d'arbitrage à raison de 50% entre les Parties.

**Sentence 1257 : Contrat de manutention portuaire - Heurt par le portique du terminal de manutention lors de son déplacement d'une "bay" à l'autre de la grue monorail du bord - Responsabilités partagées entre l'armateur et le manutentionnaire.**

Au cours des opérations commerciales du navire, le bord a utilisé la grue monorail pour procéder au déchargement de déchets du bord dans une barge amarrée le long du navire. Lors de son déplacement d'une "bay" à l'autre, le portique du terminal portuaire est venu heurter le bras télescopique de la grue du porte conteneur qui débordait de la muraille du navire pour décharger les déchets du bord. Eu égard :

- au "Terminal Contract" signé entre l'armateur et l'opérateur portuaire,
  - au "Package Safety Vessel" visant les procédures de sécurité applicables aux navires en escale au terminal portuaire,
  - au manuel de conduite des grues du bord,
  - aux règles INRS (Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles) et au Code du Travail,
- Il a été décidé :-

- que la faute principale à l'origine de l'accident était celle de l'armateur ayant, engagé des opérations de déchargement des déchets sans en informer le manutentionnaire alors qu'il connaissait le plan de déchargement, et devait, au regard des règles précitées, veiller à ce que ces opérations de déchargement n'interfèrent pas avec celles du terminal,
- que les violations des obligations respectives des grutiers du bord, et du terminal, et de leurs équipes dédiées, ont constitué un facteur aggravant favorisant la réalisation de l'accident. Torts partagés à raison de 60% pour l'armateur et 40% pour le terminal.



Navire transporteur d'animaux vivants "Al Kuwait" (2016), 23 500 DWT, longueur 189,5m. largeur 31,50 m.



## Transport d'animaux vivants Livestock carriers

Dieu, d'après la Genèse, dit à Noé de construire une grande embarcation flottante aux spécifications très précises afin de sauver toutes les espèces animales d'un déluge sur le point d'arriver :

*"Construit une arche en bois résineux, tu la feras en roseaux et tu l'enduiras de bitume en dedans et en dehors. Voici comment tu la feras : trois cents coudées pour la longueur de l'arche, cinquante coudées pour sa largeur, trente coudées pour sa hauteur. Tu feras à l'arche un toit et tu l'achèveras une coudée plus haute, tu placeras l'entrée de l'arche sur le côté et tu feras un premier, un second et un troisième étage".*

Noé devient ainsi le premier constructeur-armateur du premier navire transporteur d'animaux vivants.

● Un homme d'affaires hollandais a construit une réplique de l'arche de Noé :

<https://tinyurl.com/f628nnjv>

● La flotte mondiale des navires de transports d'animaux vivants est d'environ 150 unités, opérés principalement entre l'Australie et l'Asie (Indonésie, Vietnam, Chine, Moyen-Orient), l'Amérique du Sud (Uruguay, Brésil) et la Turquie, également présents en Méditerranée, en Mer Rouge ou depuis la Mer Noire (Roumanie). Les principaux armateurs spécialisés sont l'australien Wellard, le jordanien Hijazi & Ghosheh et le koweïtien Al Mawashi (d'après le journal *Le Marin* – 22 avril 2021). En Europe, l'armateur hollandais Vroon est, par exemple, spécialiste, depuis plus de 50 ans, du transport d'animaux vivants :

<https://tinyurl.com/awk2h86w>

● La présentation du MV "Becrux" (2018), le plus grand navire transporteur d'animaux vivants (Vidéo 57'45") <https://tinyurl.com/5k4zvd76>

● Visite rapide à bord du MV "Becrux", (Vidéo 3'02") : <https://youtu.be/G9oV5Ns9Z0Y>

● Isemar a récemment publié une note de synthèse intitulée "Transport d'animaux vivants: Question éthique et sécurité maritime":

<https://tinyurl.com/4hfktnpz>

● Le Journal de la Marine Marchande fait le point sur la réglementation du transport de bétail par mer : <https://tinyurl.com/zpmv6dc>

● La Commission européenne prépare un acte délégué pour améliorer le bien-être des animaux pendant le transport en mer :

<https://tinyurl.com/kczjedfk>

● Le nom de l'Association "ADDA" pour le "Développement du Droit Animalier" est explicite :

<https://www.asso-adda.org>

● L'ONG "Robin des bois" publie en partenariat avec "Animal Welfare Foundation" et "Tierschutzbund Zürich" un rapport intitulé "78 bétailières maritimes agréées par l'UE" :

<https://tinyurl.com/c2fu6xy2>

● Le port de Sète est le premier port européen d'export d'animaux vivants. La SEPAD (Société d'Exploitation du Parc à Bestiaux) regroupe les plus gros opérateurs économiques du secteur :

<https://www.sepab.fr>

● Le site "Ports et corridors" saluait en février 2020, la certification du chargement d'animaux vivants à Sète par le Bureau Veritas : <https://tinyurl.com/8scen248>



Des problèmes, événements de mer ou accidents, parfois dramatiques, se produisent régulièrement. Quelques exemples récents :

● En octobre 2015, le "Haidar", venant de charger environ 5 000 bovins, en partance pour le Venezuela, a commencé à prendre l'eau et a chaviré à quai. Des photos et des vidéos de la scène montrent du bétail se précipitant sur le franc-bord du navire et d'autres nageant dans l'eau : <https://tinyurl.com/54rww7k>

● Le "Queen Hind" chargé de 14 600 moutons a chaviré en novembre 2019 au large de la Roumanie, l'équipage a été sauvé, mais seulement quelques bêtes ont pu être secourues et récupérées. <https://tinyurl.com/33h3jrjk>

● Le "Gulf Livestock 1" avec 43 hommes d'équipage et plus de 5 800 bovins, chargés en Nouvelle-Zélande pour la Chine, a chaviré au large du Japon. Seuls 2 membres d'équipage ont été sauvés : [https://youtu.be/m6G3wLp\\_RY](https://youtu.be/m6G3wLp_RY)

● En mars 2021, le porte-conteneurs "Ever Given" s'échoue dans le Canal de Suez, une dizaine de navires de transport d'animaux vivants transportant des dizaines de milliers de têtes de bétail est bloquée : <https://tinyurl.com/2jppzwft>

● Le site GCaptain liste les divers incidents, ou accidents, concernant le transport maritime des animaux vivants ces dernières années :

<https://tinyurl.com/4c9dyx4b>

### Contrats de transport maritime Aperçu commercial

Dans la revue "Shipping law review 2021", le chapitre 21, rédigé par Me Mona Dejean du cabinet HFW, est consacré à la France.

Téléchargement :

<https://tinyurl.com/2p8225mv>



Navire transporteur d'animaux vivants "Al-Qurain" (1967), 52 472 DWT, longueur 195,08m. largeur 35,56m.

### Rapport annuel de la CNUCED

Le rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement pour 2021 est paru.

"Les taux élevés et le virus chinois vont ralentir le commerce maritime pendant des années" :

<https://tinyurl.com/ahhuky7>



Navire transporteur d'animaux vivants "Greyman Express" (2016) de l'armement Vroon, DWT 5 488, longueur 135 m. largeur 20 m.



## La numérisation et le maritime Comment le transport maritime a-t-il évolué après 25 ans de numérisation ?

Les solutions numériques telles que le contrôle des performances, l'intelligence artificielle, la surveillance à distance et l'automatisation sont les principales utilisations de l'industrie du transport maritime.

L'enquête et l'analyse de Inmarsat Maritime récemment publiées par Le Lloyd's list :

<https://tinyurl.com/32c3smjt>

## Assurances maritimes

L'Union internationale des assurances maritimes (IUMI) vient de publier son analyse du marché mondial de l'assurance maritime pour 2021 :

<https://iumi.com/statistics>



Le porte-conteneur "Venta Maersk" croisant dans la mer Baltique des pêcheurs sur la glace. (Photo MBMconsultancy via Twitter).

## P&I Clubs

### Le rapport 2020 des P&I Clubs

Le Gard est de nouveau à l'honneur, mais certains grands noms sont en difficulté :

<https://tinyurl.com/hhtwnssy>

## Droit français, droit anglais...

### 4 raisons de choisir l'Arbitrage Maritime à Paris

Technicité des arbitres  
Choix des arbitres  
Rapidité de la procédure  
Coût réduit

### Chambre Arbitrale Maritime de Paris

## Revue de presse North East West South N.E.W.S.



**19/10 Journal de la Marine Marchande** - Pas un jour ne s'écoulerait sans que les armateurs, les ports subissent des tentatives d'intrusion de pirates informatiques. L'automatisation et la digitalisation rendent désormais possibles les attaques de masse ou l'intrusion silencieuse dans des *backdoors* durant de longues semaines avant d'exploser le système, telle une bombe à retardement.

**25/10 G Captain** - Le blocage des conteneurs incite les exportateurs de certains produits, tels le riz et le sucre à revenir au vrac.

**28/10 Lloyd's List** - La décarbonation pourrait signifier la fin du transport maritime bon marché pour le monde entier si elle n'est pas gérée correctement, selon les armateurs grecs.

**09/11 Le Marin** - Le gouvernement prévoit de fusionner la direction des affaires maritimes, la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture et une partie de la sous-direction des ports et du transport fluvial en une seule direction générale de la mer, à partir du 1er mars.

**16/11 Offshore Energy** - Bureau Veritas et le cabinet français de conseil en assurance Bessé ont formé un partenariat pour renforcer la cybersécurité dans le secteur maritime. Dans le but de développer et de mettre en œuvre une stratégie de cybersécurité efficace, un ensemble de règles, NR 659, a été établi. Il constitue un cadre pour l'évaluation de la cybersécurité maritime : <https://tinyurl.com/2ah9f665>.

**23/11 G Captain** - La décision d'une société d'exploitation de pétroliers de changer de capitaine, au large de la Louisiane, sans période de transfert, a conduit à un accident maritime pour un montant de 72,9 millions de dollars :

<https://tinyurl.com/25hphb7b>

**24/11 Lloyd's List** - Les taux *spot* pour les transporteurs de gaz naturel liquéfié ont dépassé les 424 000 dollars par jour, un record pour ce type de navire qui porte le coût total du transport d'une seule cargaison vers le Japon depuis l'Australie à plus de 9,3 millions de dollars.

**06/12 Wall Street Journal** - La Chine occulte de plus en plus aux étrangers l'état réel de son économie. Avec les nouvelles restrictions sur les données, il est plus difficile d'obtenir des détails sur ce qui se passe dans le pays. Plusieurs fournisseurs de données sur la localisation des navires dans les eaux chinoises ont cessé de partager leurs informations en dehors du pays, ce qui rend difficile la compréhension de l'activité portuaire.

**16/12 Journal de la Marine Marchande** - Dans son livre blanc intitulé *The Drive for Cleaner Marine Fuels*, le groupe énergétique français Total Energies passe en revue les paramètres qui vont déterminer l'évolution de la décarbonation du transport maritime. Des considérations que les armateurs et les opérateurs de flotte doivent

prendre en compte dans leurs choix des carburants marins de demain.

<https://tinyurl.com/2p86nmuy>

**17/12 G Captain** - Après les vracs secs, le fret conteneurisé bientôt coté à la Bourse de commerce de Chicago :

<https://tinyurl.com/2xxwdp7f>

**17/12 Le Marin** - Les acteurs de la réparation navale brestoise sont vent debout contre le nouveau dispositif "Repérage avant travaux amiante" (RAT) qui doit entrer en vigueur en janvier, et qui risque, selon eux, de nuire à la compétitivité du secteur.

**22/12 Le Marin** - Le covid-19 a accentué les risques psychologiques à bord. Les marins, au métier déjà reconnu comme étant anxiogène, ont dû affronter la crise du covid isolés sur leur navire et sans les moyens du personnel à terre.

**25/12 Wall Street Journal** - Avec l'émergence du variant Omicron, dix mille marins sont bloqués en mer, travaillant au-delà de leur contrat de 11 mois maximum. Le faible taux d'immunisation entrave la circulation des équipages, car les pays appliquent de nouvelles restrictions de voyage aux personnes qui n'ont pas été vaccinées.

**05/01 Journal de la Marine Marchande** - Le numéro deux mondial du transport maritime de conteneurs MSC a délogé le leader mondial Maersk. À la faveur des commandes, des achats et de l'affrètement, dopés par l'embellie du secteur, les rapports de force se redessinent au sein des dix premiers transporteurs mondiaux de conteneurs.

<https://tinyurl.com/5n8nctff>

**07/01 Shipping watch** - Les compagnies d'assurance veulent limiter le nombre de boîtes sur les porte-conteneurs. Elles font pression sur les transporteurs pour qu'ils améliorent la sécurité de leurs navires. Depuis l'année dernière, les pertes de cargaison ont augmenté. De novembre à mars, environ 3 000 conteneurs ont été perdus dans l'océan Pacifique, ce qui a coûté plus de 100 millions d'euros aux compagnies d'assurance.

## 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](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

Gazette de la Chambre :

[editeur@arbitrage-maritime.org](mailto: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.

# 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 57- Hiver 2021 - 2022



" Dies a quo, Dies ad quem "

### English abstracts of some recent awards rendered by the arbitrators of the "Chambre arbitrale maritime de Paris"

**Award 1255: 2nd degree - Gencon - Cargo damaged in transit - Materiality of the damage - Volume and quality of the pollutant - Liability - Commercial seaworthiness - Absolute obligation - Inspection of cargo holds at fault - Notice of Readiness (NOR) not exclusionary - Quantum of the damage - Recoverable amounts alone as the basis for compensation.**

After inspection of the cargo holds and acceptance of the NOR, the loading of a vessel chartered for voyage was interrupted further to the discovery of cargo contaminated by slivers of paint in one of the holds. Realizing that the cargo could not be salvaged at the port of arrival, the charterer informed the shipowner that it had been decided to unload the quantities already on the vessel then sell the recoverable amounts thereof (as the product destined for animal feed had been downgraded as fertilizer). Liability for the ensuring loss was attributed to the shipowner, in view of the latter having defaulted on its absolute obligation to ensure proper commercial seaworthiness and present for loading a vessel with cargo holds in a condition fit for transporting products in bulk intended for animal consumption, the latter having no right to blame the charterer for having started to load with the NOR being rejected, apart from the fact that the inspection of the holds was less than thorough (5%).

The compensation for loss of the goods after deduction of the recoverable amounts, the port costs incurred to unload the vessel, the storage costs for the polluted goods pending their sale as salvaged goods and the additional cost of transporting the goods was then established, on the understanding that, with regard to the sale as salvaged goods, the selling price must be their purchase price, not their resale value, given that a sale as salvage is a customary form of compensation and corresponds to practices that for that matter simply reflect the principle of minimization of damages, which the insurers correctly applied in the interests of the liable party.

**Award 1256 : Synacomex 90 - Wheat in bulk - Missing goods - The charterer's right to bring action for breach of contract against the ship owner on the grounds of a voyage charter - Area of uncertainty regarding the draft surveys and apportionment between the parties - Loss in transit.**

A dispute arose between the shipowner and the charterer of a vessel concerning the apportionment of the observed missing goods (in a cargo of wheat) by the consignees on arrival of the vessel (in Guinea). After ascertaining its jurisdiction, the arbitral tribunal confirms the charterer's right to bring action for breach of contract against the shipowner on the grounds of the voyage charter, while recognizing its legitimate interest in bringing action as, after having tried for several weeks to resolve the problem and reach a settlement with the shipowner, it had finally decided to pay the consignee compensation in order to bring to an end to its obstructive actions (repeated seizures) that caused it a heavy loss.



The tribunal also finds that no provision of the charter party rules out the applicability of the loss in transit exception, which is therefore enforceable both on the holder of the bill of lading and on the charterer, on the understanding that for the tribunal, even though the loss in transit is deemed a case of exception, it rather constitutes a presumption of lack of loss with reservations, it being understood that the loss is still within limits fixed by common practice (here, 1% of the total volume of the cargo).

Lastly, as regards the missing goods and the shipowner's liability, the tribunal considers that in a voyage charter the principle is that the shipowner is liable for loss and damage, but without there being any presumption of responsibility. And the arbitrators consider two factors when faced with the difficulty of explaining the missing goods.

The arbitrators therefore ruled that if the loss in transit clearly exonerates the shipowner, there is no reason to make either party bear the full risks linked to the inaccuracy of the draft surveys. In these circumstances, the Tribunal decided that an amount equivalent to 0.7% of the total cargo weight was to be borne by each party -for the margin of uncertainty of the draft surveys-, that the balance of the claim - representing approximately 1% of the total cargo weight as the loss in transit - was to be borne by the charterer and to apportion the arbitration costs equally between the parties.

**Award 1257: Port handling contract - Knock by the terminal's handling gantry as it was moving from one bay to the next of the ship's monorail - Responsibilities shared out among the shipowner and the handler.**

During the vessel's commercial operations, the ship used the monorail crane to unload waste from the ship into a barge moored alongside the vessel. As the terminal's handling gantry was moving from one bay to the next, it knocked the telescopic arm of the container ship's crane that was protruding over the ship's side to unload waste from the ship. In view of:

- the "Terminal Contract" signed by the shipowner and the port operator,
  - the "Vessel Safety Package" concerning safety procedures governing ships stopping off at the port terminal,
  - the ship's crane operating manual
  - INRS rules (national research and safety institute for the prevention of occupational accidents and diseases) and the Labour Code,
- It was decided that:

- the shipowner was primarily at the root of the accident, as it had started unloading waste without so informing the handler, even though it was familiar with the unloading plan and on the basis of the aforesaid rules had a duty to ensure that the said unloading operations did not interfere with those of the terminal,
- the respective breaches of their obligations by the ship's crane operators and those of the terminal, and their dedicated teams, constituted an aggravating factor that contributed to the accident. 60% of the fault was attributed to the shipowner and 40% to the terminal.