



LA GAZETTE

**DE LA CHAMBRE ARBITRALE
MARITIME DE PARIS**



COMMON LAW V. CIVIL LAW : THE KING CRUDE CASE

Philippe DELEBECQUE

LA GOUVERNANCE AVANT LA GÉOGRAPHIE : CONSTRUIRE UN CORRIDOR ÉNERGÉTIQUE SYRIEN VIALE VERS L'EUROPE

Maher ABDELAZIZ

LE NOUVEAU PARADIGME DE LA GOUVERNANCE DES OCÉANS

Achil YAMEN

GAZETTE DE LA CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

#69 - Été 2026

Sommaire

Éditorial	3
La gouvernance avant la géographie : construire un corridor énergétique syrien viable vers l'Europe	5
Le nouveau paradigme de la gouvernance des océans	8
Application de la règle 5 du RIPAM aux navires de plaisance au mouillage	13
Web maritime	17
Brèves maritimes	19
Législation.....	21
Actualité	22

Common law v. Civil law : the King Crude case

Philippe DELEBECQUE

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

On cherche parfois des exemples permettant de comparer les jurisprudences française et anglaise. Elles ne sont pas si nombreuses, les solutions se rejoignant le plus souvent. D'où le grand intérêt du « King Crude » case. (King Crude Carriers SA and others v. Ridgebury November LLC and others (2025) UKSC 39).

Le litige trouve son origine dans trois contrats de vente de navires conclus sur la base de trois protocoles d'accord identiques s'inspirant de la formule « Saleform 2012 ». Conformément à la clause 2 des protocoles d'accord, les acheteurs étaient tenus de verser un *deposit* (représentant 10 % du prix d'achat)¹ auprès d'un tiers (le « dépositaire ») dans un délai de trois jours à compter de la confirmation écrite par le dépositaire que les comptes de dépôt étaient ouverts et prêts à recevoir des fonds. Selon la même clause, les parties devaient fournir tous les documents nécessaires pour permettre au dépositaire d'ouvrir les comptes de dépôt. Les acheteurs n'avaient cependant pas fourni les documents nécessaires : les comptes de dépôt n'avaient donc pas pu être ouverts et les sommes convenues n'avaient pas été versées. Les vendeurs avaient peu après notifié la résiliation des protocoles et réclamé le paiement du *deposit* à titre de créance d'une somme d'argent (*debt claim*), au motif que les acheteurs, par leur comportement, avaient compromis l'ouverture des comptes et ainsi empêché la survenance de la condition suspensive à laquelle était subordonné le versement du *deposit*. Comment alors sanctionner la défaillance des acheteurs ? Pouvait-on considérer que la non-réalisation de la condition suspensive leur était imputable

et qu'ainsi la condition devait être tenue pour accomplie, la conséquence étant qu'ils devaient payer les sommes prévues au titre d'une créance contractuelle. Devait-on, à l'inverse, admettre que les acheteurs avaient engagé leur responsabilité en raison d'un manquement contractuel et devaient simplement indemniser les vendeurs (*debt in damages*) ?

Était en cause le principe Mackay qui est l'équivalent de ce que prévoit l'article 1304-3 du code civil selon lequel une condition suspensive est réputée accomplie si celui qui y avait intérêt en a empêché l'accomplissement (cf. C. civil, art. 1304-3)². En l'espèce, les vendeurs déçus avaient engagé une procédure d'arbitrage et les arbitres avaient estimé que les vendeurs étaient en droit de recouvrer le montant du *deposit* à titre d'une créance de sommes d'argent. L'affaire portant sur une question de principe s'est alors développée devant la High Court, la Court of appeal et enfin la Supreme Court, celle-ci venant décider que la jurisprudence Mackay n'est pas reconnue par le droit anglais et qu'ainsi l'objet des demandes des vendeurs ne pouvait porter que sur des dommages-intérêts pour manquement à une obligation contractuelle, dommages-intérêts au demeurant peu élevés, la valeur des navires n'étant pas la même – plus faible – au jour de la conclusion du contrat et au jour de sa résiliation. Pour la Cour suprême, retenir le principe civiliste serait de nature à fragiliser la force obligatoire des conventions et remettrait en cause les certitudes relatives à la date du transfert de propriété. Autrement dit, la fiction serait au cœur de l'article 1304-3 C. civ. et sa transposition en droit

anglais pourrait affecter la rigueur des raisonnements, car ce qui importe, dans la common law, est avant tout le respect scrupuleux des termes du contrat.

Rien ne s'oppose cependant, ajoute la Cour suprême, à ce que les parties prévoient d'une manière ou d'une autre qu'une condition suspensive soit supposée réalisée. Mais, selon la Cour, tel ne pouvait, en l'espèce, être le cas. En effet, comment admettre que l'absence de transmission de documents soit analysée comme valant transmission des informations ? Cette transmission n'était-elle pas nécessaire à l'ouverture du compte, elle-même préalable au paiement des sommes convenues ? De plus, observe (encore moins

pertinemment) la Cour, comment alors exécuter le contrat ? Admettre fictivement la réalisation de la condition ne transformerait-elle pas la dette qui devait être payée au tiers gérant le compte en une dette due directement au vendeur ? C'est pourquoi les vendeurs de navires insistent désormais pour que leur contrat soumis au droit anglais contienne une clause prévoyant que si le dépositaire de la somme convenue n'a pas confirmé aux vendeurs, dans un délai précis, à compter de la signature du protocole d'accord, que les acheteurs ont fourni l'ensemble des documents requis, ils sont en droit de considérer l'accord comme caduc en raison de la défaillance de l'acheteur. Le droit français leur aurait donné plus rapidement les bonnes clés. ■

1 - Le *deposit* est une avance versée pour l'acquisition d'un bien. Cette avance n'oblige pas à acheter, mais elle est perdue si l'achat ne se fait pas, sauf clause contraire. Ce n'est pas un acompte, mais plutôt un dédit au sens du droit français.

2 - Ce principe a été évoqué dans l'affaire *Hotham c. East India Company* (1787), dans une espèce où un armateur avait été alors privé de ses droits de faux fret parce que les agents de l'affrètement avaient omis de délivrer un certificat de chargement incomplet. Plus récemment, il a été jugé que le principe *Mackay* ne faisait pas partie du droit anglais (*Thompson c. ASDA-MFI Group plc* (1988) ; égal. *Colley c. Overseas Exporters* (1921)).



IN MEMORIAM

Jean LERBRET :
un éminent professionnel et un homme de grande qualité.

Grand professionnel du monde maritime. Jean LERBRET, courtier d'affrètement maritime¹, fut Président de la Chambre syndicale des courtiers d'affrètement maritime et de vente de navires de France de 1987 à 1991, et arbitre renommé à la Chambre arbitrale maritime de Paris dès 1966.

« Nous devons à Jean Lerbret des sentences arbitrales de très grande qualité et qui ainsi font partie de la « jurisprudence » de la Chambre. Sur le sens à donner à la notion de « safe port », sur les limites de « once in demurrage always in demurrage », sur la compréhension du « maximum safe speed » ou de l'« utmost dispatch clause », sur la réversibilité des primes de célérité, sur le « time lost in waiting for berth to count as laytime », sur la portée du fameux article 2 de la Gencon, etc. Ce sont pratiquement toutes les clauses sensibles de chartes parties qui ont été analysées et parfois redressées par Jean Lerbret. »

Le Président et tous les membres de la Chambre adressent à la famille de Jean Lerbret leurs pensées les plus émues et leurs très sincères condoléances.

Décédé le 17/07/2026 à 97 ans à Paris

1 - « Profession : courtier d'affrètement maritime » publié au DMF en 1988.

La gouvernance avant la géographie : construire un corridor énergétique syrien viable vers l'Europe

Maher Abdelaziz¹

La chute du régime Assad en décembre 2024 et la levée subséquente des sanctions internationales ont rouvert une question qui façonne la géopolitique du Moyen-Orient depuis plus de soixante-dix ans : la Syrie peut-elle transformer sa position entre quatre mers en un corridor énergétique viable vers l'Europe ?

UNE GÉOGRAPHIE FAVORABLE, DES INVESTISSEURS EXIGEANTS

La Syrie se situe entre la Méditerranée, le golfe arabo-persique, la mer Noire et la région caspienne, à proximité de grands producteurs de pétrole et de gaz, notamment l'Irak, l'Iran et les États du Golfe. Son relief plat se prête à la construction de pipelines, et les découvertes récentes en mer dans le bassin du Levant ont suscité un regain d'intérêt de la part des investisseurs.

En juin 2026, la société australienne AXP Energy a acquis une participation de 25 % dans le Bloc 9, dans le cadre d'un contrat de partage de production onshore – un mécanisme par lequel l'État accorde à un investisseur privé le droit d'explorer et d'exploiter une ressource en échange d'une quote-part de la production, l'État conservant la propriété du sous-sol – régi par le droit suisse et prévoyant un arbitrage CNUDCI avec siège à Genève. Ce choix n'est pas anodin : opter pour un droit neutre et prévoyant un siège internationalement reconnu constitue en soi un signal de gouvernance adressé aux marchés financiers, indiquant que tout différend sera tranché selon des règles prévisibles. C'est

précisément le type de signal que les praticiens de l'arbitrage international sont en mesure d'authentifier et de valoriser².

Parallèlement, le géant américain Chevron, en partenariat avec le qatari Power International Holding, négocie la conversion d'un protocole d'accord signé en février 2026 en un contrat d'exploration contraignant pour le Bloc offshore 1, au large de Tartous. Ces négociations illustrent la persistance d'obstacles juridiques : l'absence de délimitation maritime entre la Syrie et le Liban crée une zone de chevauchement d'environ 750 km² avec les blocs libanais 1 et 2. Ce type de litige frontalier maritime est en principe soumis à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et pourrait, en l'absence d'accord bilatéral, relever de la compétence du Tribunal international du droit de la mer (TIDM). En pratique, Chevron exige d'ores et déjà des clauses contractuelles de protection contre d'éventuelles revendications futures³.

UN CONTEXTE DE CRISE FAVORABLE AUX PIPELINES TERRESTRES

La crise d'Ormuz de 2026, qui a retiré environ 20 % de l'offre mondiale de GNL du marché, a puissamment renforcé l'argumentaire en faveur d'alternatives terrestres par pipeline⁴. L'Initiative des Quatre Mers, formellement relancée en tant que proposition multilatérale en 2026, envisage des revenus de transit annuels de l'ordre de 3 à 6 milliards de dollars américains pour la Syrie, au moyen d'un réseau intégré de pipelines, de voies ferrées et de liaisons de

communication⁵.

Mais la géographie seule ne crée pas l'investissement. Depuis plus de 70 ans, chaque pipeline traversant la Syrie, du TAPLINE dans les années 1950 au Gazoduc arabe, a été perturbé par la guerre, l'instabilité politique ou le sabotage⁶. Le pipeline Kirkuk-Banias⁷ en est une illustration saisissante : mis en service en 1952, interrompu en 1982, brièvement relancé puis détruit lors des conflits successifs, il fait aujourd'hui l'objet d'un projet de réhabilitation, soutenu par Washington, Damas, et Bagdad, pour un coût estimé à 780 millions de dollars américains, contre 8 à 11 milliards pour une construction neuve. Les systèmes de contrôle fonctionnent sans maintenance depuis plus d'une décennie, et les vulnérabilités en matière de cybersécurité sont considérables.

TROIS RISQUES À RÉDUIRE, UNE CONDITION PRÉALABLE EUROPÉENNE

Trois catégories de risques conditionnent l'afflux des capitaux à grande échelle : le risque politique, le risque sécuritaire et le risque réglementaire, qui exige des contrats transparents, une réglementation prévisible et une infrastructure crédible de règlement des différends.

S'ajoute une condition préalable européenne souvent sous-estimée. Tout pipeline destiné au marché de l'UE doit satisfaire à la directive 2024/1788, qui impose notamment le principe de unbundling – soit la séparation juridique entre la propriété des infrastructures de transport et les activités de production ou de fourniture de gaz, afin d'éviter les conflits d'intérêts – ainsi qu'aux exigences du 3^e paquet énergie en matière d'accès des tiers⁹. Un corridor qui ne remplit pas ces conditions légales préalables ne sera pas autorisé à acheminer du gaz vers des acheteurs européens, quel que soit le soutien politique dont il bénéficie.

CE QUE LA JURISPRUDENCE ARBITRALE ENSEIGNE : TROIS LEÇONS POUR LA SYRIE

L'expérience des grands litiges pipeliniers offre aux praticiens de l'arbitrage un prisme d'analyse indispensable pour évaluer la viabilité du corridor syrien.

1 **La chaîne juridique doit être intacte de bout en bout.** Dans l'affaire République d'Irak c. République de Turquie (CCI, 2023), le tribunal a jugé que la viabilité d'un corridor de transit ne se mesure pas à l'abondance des réserves en amont, mais à la cohérence et à l'opposabilité du cadre juridique couvrant l'ensemble de la chaîne, du champ de production jusqu'au terminal d'exportation. Pour la Syrie, cela signifie qu'aucun enthousiasme géopolitique ne peut compenser l'absence d'un accord de transit structuré, de tarifs publiés et d'un mécanisme de règlement des différends crédible.

2 **L'État hôte assume une obligation de diligence en matière de sécurité.** Dans les affaires East Mediterranean Gas c. Égypte (CCI, 2015) et Ampal c. Égypte (CIRDI, 2017), les tribunaux ont établi un lien de causalité direct entre l'insuffisance du dispositif de protection des infrastructures et le préjudice subi par les investisseurs. Un corridor traversant des zones d'instabilité résiduelle, comme certains segments du territoire syrien, devra démontrer qu'il satisfait à ces exigences de diligence, sous peine d'exposer l'État à une responsabilité arbitrale.

3 **Une architecture duale CCI/CIRDI s'impose.** Les différends contractuels entre opérateurs, fournisseurs et États de transit appellent les mécanismes consolidés et les procédures d'urgence du Règlement CCI 2026 ; des Dispute Boards CCI, constitués dès la phase de construction, permettraient de traiter en temps réel les litiges opérationnels sans interrompre le flux d'énergie, un outil que les grandes infrastructures linéaires internationales utilisent systématiquement.

UNE PROPOSITION : UN ORGANISME D'AUTORÉGULATION ANCRÉ DANS L'ARBITRAGE INTERNATIONAL

L'opportunité commerciale est réelle. Le déficit structurel d'approvisionnement résultant de l'effondrement des exportations russes de gaz par pipeline vers l'Europe, la vulnérabilité du GNL aux goulets d'étranglement maritimes et la position géographique inégalée de la Syrie convergent dans la même direction¹⁰. Mais l'expérience caspienne le rappelle : aucun enthousiasme géopolitique ne saurait rendre une route de transit commercialement viable si

les redevances de transit sont élevées, la réglementation opaque et le coût de la conformité incertain¹¹.

C'est pourquoi la présente contribution propose la création d'un organisme indépendant d'autorégulation, dont la nature juridique reste à définir, entité intergouvernementale, chambre sectorielle de droit privé ou hybride inspiré de l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ACER) à l'échelle européenne, ou de la gouvernance multilatérale de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII). Cet organisme serait chargé d'assurer la conformité aux normes internationales et européennes relevant à la fois du droit contraignant – le droit dur, soit les conventions et traités opposables à l'Etat – et des standards professionnels non contraignants – le droit souple, tels que les lignes

directrices de l'industrie ou les codes de conduite sectoriels. Il devrait intégrer dès sa conception un mécanisme d'arbitrage international pour la résolution des différends entre États de transit, opérateurs et investisseurs : ce pilier est indispensable à toute structure de gouvernance crédible, et les Chambres arbitrales spécialisées ont naturellement vocation à y contribuer. La proposition du New Lines Institute en faveur d'un programme d'assistance technique en matière de droit de l'énergie syrien, financé conjointement par les États-Unis et la Commission européenne, s'inscrit dans cette recommandation¹².

L'amélioration de la gouvernance pourrait, en définitive, s'avérer plus déterminante que la construction des pipelines eux-mêmes. ■

1 - International Associate à White & Case et docteur en droit de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Titulaire d'un LLM en droit du pétrole et du gaz de la Robert Gordon University, il est membre nommé du Comité spécial pour la création du Centre syrien de médiation et d'arbitrage (SMAC) et membre du Comité CCI Syrie MARD/Arbitrage.

2 - AXP Energy Limited, Block 9 Onshore Production Sharing Contract (2026); « Australian-Singaporean Consortium Announces Oil Production Sharing Contract for Block 9 », The Syria Report, 16 juin 2026.

3 - «Chevron Moves to Finalise Syria Offshore Gas Deal While Exploring Kirkuk-Banias Pipeline Project' The Syria Report (30 juin 2026.

4 - Ason A., « From Abundance to Exposure: How the Hormuz Crisis Will Shape LNG Contract Drafting », OIES Energy Comment, juin 2026.

5 - Ibrahim A., Asthenidis T. et Arayssi D., « The Four Seas Initiative: Syria and Türkiye as the Energy Redistribution Hub of the 21st Century », New Lines Institute, Policy Report, juin 2026.

6 - Tabler A.J., « Syria's Pipeline Dream Meets Hard Realities », The Washington Institute, PolicyWatch 4227, 10 juin 2026

7 - Long d'environ 850 kilomètres et reliant les champs pétroliers irakiens au port méditerranéen syrien de Banias.

8 - 'Chevron Moves to Finalise Syria Offshore Gas Deal While Exploring Kirkuk-Banias Pipeline Project' The Syria Report (30 juin 2026).

9 - Sharples J., « No Way Back? Challenges to Russian Pipeline Gas Exports to Europe », Oxford Institute for Energy Studies, NG-196, mai 2025.

10 - Sharples J., « The End of Russian Gas Transit via Ukraine », Oxford Institute for Energy Studies, Energy Comment, janvier 2025.

11 - Horsnell P., « The Caspian Region and the Changing Structure of World Oil Markets », Oxford Institute for Energy Studies, janvier 1999.

12 - Ibrahim A., Asthenidis T. et Arayssi D., « The Four Seas Initiative », New Lines Institute, juin 2026.

DIRECTIVE ETS ET SA RÉVISION

1 - Le premier appel à projet pour décarboner le Maritime Français a rencontré un franc succès avec 92 dossiers déposés représentant plus d'un milliard d'euros d'investissements pour environ 150 millions de demandes de financement.

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

2 - La Commission européenne a présenté sa très attendue proposition de révision de la directive ETS. Pour le transport maritime, ce texte marque une étape importante : il reconnaît la nécessité de réinvestir les recettes de l'ETS dans la décarbonation du secteur et crée un premier mécanisme européen de soutien aux carburants et technologies maritimes durables.

<https://tinyurl.com/2d9hfztk>

Le nouveau paradigme de la gouvernance des océans : l'accord BBNJ

Par Docteur **Achil YAMEN**

CHERCHEUR ASSOCIÉ À L'INSTITUT DE RECHERCHE JURIDIQUE (EA 4150) DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS 1 PANTHÉON SORBONNE

INTRODUCTION

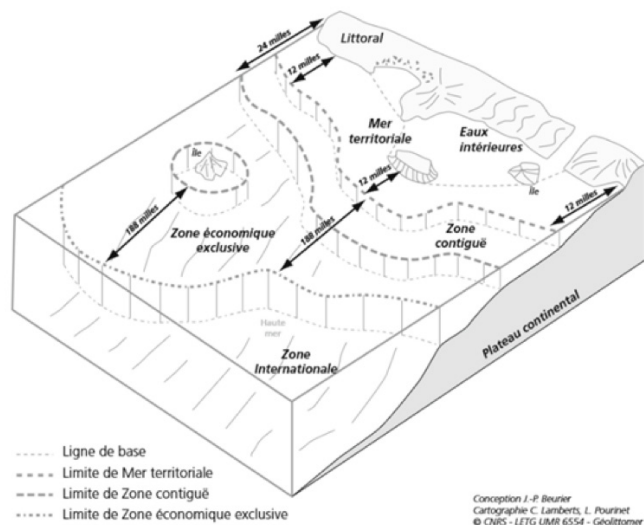
« Les abysses ne sont pas à vendre, pas plus que le Groenland n'est à prendre, pas plus que l'Antarctique ou la haute mer ne sont à vendre, pas plus que les licences de pêche des pays en développement ne sont à donner, pas plus que les données scientifiques ou la sécurité des populations littorales ne sont à sacrifier » : c'est par ces termes que le Président Emmanuel Macron ouvrait la troisième conférence des Nations sur l'Océan (UNOC-3) co-organisée par la France et le Costa Rica du 9 au 13 juin 2025 dans la cité de Nice autour du thème « Accélérer l'action et mobiliser tous les acteurs pour conserver et utiliser durablement l'océan ». Cette conférence visait à appuyer la réalisation de l'Objectif de Développement Durable (ODD)¹ n° 14 : « Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable »². L'engouement diplomatique de la France aura contribué à l'entrée en vigueur de cet instrument, dès le 17 janvier 2026, à peine trois ans après sa signature, à la différence de la constitution des océans (Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer) qui aura dû attendre pratiquement 14 ans. En cela, il faut se réjouir de la victoire clamée par le Président Emmanuel Macron à l'orée de l'UNOC-3 et des avancées remarquables en termes de ratification de l'Accord BBNJ par référence à l'Accord sur la Biodiversité Au-delà de la Jurisdiction Nationale, de l'anglicisme “*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*”, adopté le 19 juin 2023, avec pour objectif d'offrir à la haute mer une protection spécifique sur le plan international, en réponse aux pressions croissantes auxquelles cet espace est confronté.

Ce dynamisme se comprend aisément tant il est vrai que les

fonds marins recèleraient l'une des plus fortes biodiversités de la planète³ couvrant près de 70 % de la surface de la terre et contribuant pour 3 % à 4 % de la valeur ajoutée brute mondiale⁴ de l'économie océanique entre 1995 et 2020. Cet écosystème se retrouve paradoxalement très menacé⁵ au regard des libertés que se donnent des exploitants peu soucieux de l'avenir de l'océan ou alors qui profitent de certaines subventions pour se livrer à la surpêche illégale.

Ce constat pousse à se demander si la liberté de la haute mer « *mare liberum* » prônée par Grotius rimerait avec un certain “libertinage” donnant droit au-delà des zones sous la souveraineté des Etats à tout type d'exploitation. Cette préoccupation qui a donné lieu à un « *monstre juridique* »⁶ a pendant longtemps alimenté un certain clivage entre pays du Sud et du Nord qui s'est soldé à la faveur des grandes puissances⁷ au détour de la révision à la CNUDM par l'Accord du 28 juillet 1994 préalable à son entrée en vigueur ; raison pour laquelle les États-Unis ou la Grande-Bretagne ne l'ont pas signée. La pomme de discorde pourrait résider entre autres dans la délimitation de ce qu'il faut entendre par zone au-delà de la juridiction nationale (ZADJN), laquelle intègre la haute mer et la zone internationale des fonds marins⁸.

L'impossibilité pour les États de trouver un régime unique pour l'océan a entraîné la fragmentation en régimes juridiques délimités horizontalement et verticalement⁹ s'insérant dans ce qu'il est convenu d'appeler le « *patrimoine commun de l'humanité* » qui pourrait s'effacer au bénéfice de « *partage des bénéfices* » ou de « *ressources d'intérêt commun* » à toute l'humanité¹⁰. Bien que le taux de protection de l'océan soit passé à 10 % à la veille de l'UNOC-3 avec l'annonce par la France de la création de la plus grande Aire Marine Protégée



(AMP) au monde à *Tainui Atea* en Polynésie française, on est encore loin des objectifs de 30 % à l'horizon 2030 du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal dit « 30 pour 30 ».

Faudrait-il y voir selon l'expression chère à Mme Cunne- dec un « mille-feuille »¹¹ juridique existant ou une traduction effective de la volonté commune de créer un cadre global de gestion durable de la biodiversité marine ? Avec plus de 2000 engagements volontaires souscrits cumulés depuis la première conférence des Nations Unies sur l'Océan en 2017, il ne fait pas de doute qu'une volonté politique forte pourrait donner une dynamique nouvelle à un accord tant attendu pour repenser la gouvernance des océans (I) qui doit néanmoins s'articuler avec d'autres cadres juridiques pour des résultats plus pertinents (II).

I – UN TRAITE TANT ATTENDU POUR REPENSER LA GOUVERNANCE DES OcéANS

L'Accord «BBNJ» est pour certains le premier traité exhaustif et intersectoriel signé depuis l'adoption de la CNUDM. Ratifié par la France et par l'Union Européenne, cet instrument historique constitue le troisième « accord d'application » complétant cette convention (A) et visant à élaborer, « un instrument international juridiquement contraignant sur la conservation et l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale » et à en combler les lacunes (B).

A - UN COMPLEMENT NECESSAIRE À LA « CONSTITUTION DES OcéANS »

Dans un environnement où la course effrénée aux ressources naturelles pousse les Etats à aller bien au-delà de leurs territoires pour exploiter la haute mer et les fonds marins, il y avait véritablement lieu de mettre en place un mécanisme de protection des ZADJN, car le régime contenu dans la CNUDM ne les protège pas suffisamment dans la mesure où pour certains domaines il ne pose que des principes généraux comme pour la génétique, le transfert de technologies, les ressources humaines et la propriété intellectuelle au point où 70% des brevets déposés sur les ressources génétiques marines (RGM) sont détenus par trois pays (les Etats Unis, le Japon et l'Allemagne). Si l'ensemble est considéré comme espace international¹², le zonage maritime induit une dissociation des régimes de la gouvernance globale de la haute mer de sorte que la surface et la colonne d'eau ainsi que leurs ressources sont placées sous un régime de liberté, tandis que les fonds marins (La Zone) sont placés sous le régime de « patrimoine commun de l'humanité ». Toutefois, cela ne vaut que pour les ressources minérales qui font intervenir une institution dédiée, mais contestée pour certains : l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM)¹³.

La diversité de ces régimes est susceptible de poser une difficulté lorsque les RGM se trouvent aussi bien dans la colonne d'eau de haute mer que sur le sol et dans le sous-sol de la Zone. Il est dès lors permis de se demander si la génétique des fonds pourrait avoir un statut de protection supérieur à celui de la colonne d'eau¹⁴. L'accord BBNJ a permis de compléter ce vide juridique¹⁵ de la CNUDM et d'en combler de nombreuses lacunes.

B – LES LACUNES DE LA CNUDM COMBLÉES PAR L'ACCORD BBNJ

Long de près de 72 articles subdivisés en 12 parties¹⁶, l'Accord BBNJ essaie tant bien que mal de couvrir certaines lacunes de la CNUDM. Certains apports concernent des principes généraux très âprement négociés (1) déteignant sur les outils et moyens pour la protection et la conservation du milieu marin (2).

1 - Des principes généraux très âprement négociés

Ainsi, deux principes au moins pourraient être relevés notamment la protection des droits des peuples autochtones et des communautés locales portant sur les connaissances traditionnelles et associées aux RGM dans les zones ne relevant pas de la juridiction nationale (art. 13 BBNJ) ainsi que le partage « juste et équitable » des avantages (*fair and equitable benefit-sharing*) découlant des activités relatives aux RGM des zones ne relevant pas de la juridiction nationale et des informations de séquençage numérique sur ces ressources génétiques marines. Cette prise en compte, dès l'article 9 de l'Accord, défendue depuis la CDB (Convention Biodiversité) est une avancée majeure pour les Etats en développement. La prise en compte de ce principe par le traité contribue à réduire les inégalités causées par la domination d'une poignée d'Etats tirant profit de la commercialisation des RGM¹⁷, nonobstant les obstacles liés aux brevets, à la propriété intellectuelle et à la place des acteurs privés.

2 - Des outils et moyens pour la protection et la conservation du milieu marin

Jusqu'ici, la gouvernance des océans n'intégrait pas un mécanisme institutionnel pour le suivi des outils de gestion par zone (OGZ). Pour y remédier, l'Accord précise les mesures de nature à favoriser une gestion plus intégrée des activités océaniques. Il y a lieu de relever ici l'une des innovations de l'Accord consistant à mettre en place un système institutionnel susceptible d'être géré individuellement ou collectivement (art. 19 Accord BBNJ). A cet effet, plusieurs organes sont institués dont une Conférence des parties - COP (art. 47 s. Accord BBNJ) afin de suivre l'application de l'Accord et l'organe scientifique et technique (article 49 BBNJ) dont la mission sera de fournir des avis à la COP.

L'autre innovation de l'Accord BBNJ concerne les AMP, qui bien qu'anciennes, reçoivent une définition précise en droit international (art 1(9) BBNJ). Elles constituent un outil phare de la CDB. L'Accord consacre la possibilité d'instaurer des AMP en haute mer, bien qu'on soit au regret de constater que leur protection dans l'UE soit très déficiente, avec près de 60 % de ses AMP aujourd'hui chalutées, au point où elles sont considérées comme des AMP « de papier »¹⁹.

D'autres innovations toutes aussi importantes les unes que les autres figurent en bonne place dans l'Accord. Il en va ainsi de la proposition d'une méthodologie standard pour la conduite des études d'impact environnemental (Partie IV de l'Accord), le rappel du principe de la liberté de la recherche scientifique marine conjuguée à celle de la haute mer (art. 7 BBNJ), l'utilisation des meilleures connaissances et informations scientifiques disponibles²⁰ dans l'optique d'établir un équilibre entre le partage juste et équitable des bénéfices provenant des RGM (Partie II de l'Accord), l'ajout d'un « **principe de patrimoine commun de l'humanité** » à la liste des approches et principes (article 7(b)), la création d'un Comité sur l'accès et le partage des avantages (article 15), d'un Centre d'échange (article 51), d'un Fonds Spécial (article 52.4) ainsi que d'un Comité pour le renforcement des capacités et le transfert de technologies, le renforcement de la coopération internationale etc. À l'instar de toutes les parties du traité, la Partie II s'applique aussi bien à la haute mer qu'à la Zone, mettant par conséquent un terme aux longs débats sur les dispositions relatives aux RGM dans la Zone.

II – L'ARTICULATION DE L'ACCORD BBNJ AVEC LE CADRE GLOBAL DE LA BIODIVERSITE

Il existe une série de textes internationaux destinés à fonder la conservation de la diversité biologique en fonction des segments auxquels ils s'appliquent, étant entendu que l'Accord BBNJ demeure le texte par excellence traitant des RMG dans la ZADJN. Il cohabite avec de nombreux autres textes aux champs peu ou prou similaires (A), mais dont l'efficacité pourrait être sapée par des clauses qu'il contient à l'instar de la clause "not undermine" ou « ne pas porter atteinte » ou encore la clause "opt-out" ou d'opposition (B).

A – L'Accord BBNJ dans le concert de la biodiversité marine

Si la CNUDM pose les jalons de la biodiversité marine, elle est complétée par trois Accords dit paquet biodiversité, cheminant avec d'autres instruments assurant la protection d'autres usages tels que la navigation, l'exploitation des ressources halieutiques ou des ressources minérales.

Bien que la diversité marine apparaisse expressément pour la première fois dans la CBD²¹, la CNUDM en pose les jalons.

Avant l'Accord BBNJ, qui constitue le troisième « texte de mise en œuvre » de la CNUDM, elle était déjà complétée par deux accords d'application, à savoir l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la CNUDM, qui s'applique à la Zone, et l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la CNUDM relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants (Accord des Nations Unies sur les Pêches - UNFSA). Faut-il espérer un quatrième accord ? L'avenir nous le dira.

La CBD est une Convention dite « cadre », qui a consacré une acception économique de la diversité biologique. Elle constitue « un accord minimal, une première étape dans un processus réglementaire qui prendra la forme de protocoles additionnels » dont deux sont aujourd'hui en vigueur notamment le Protocole additionnel de Cartagena sur les risques biotechnologiques et le Protocole additionnel de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage des avantages tirés de leur utilisation. Le domaine de la biodiversité étant vaste et varié, de nombreux instruments dont le nombre ne cesse de grossir de jour en jour ont une incidence sur la gouvernance de la biodiversité marine. De nombreux autres traités fondant les espoirs d'une conservation durable de la biodiversité marine sont grandement attendus à l'instar du Traité Plastique ou de l'Accord de l'OMC de juin 2022 qui interdit les subventions aux navires ou aux opérateurs impliqués dans la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la pêche de stocks surexploités et la pêche hauturière non réglementée. Cet arsenal mis ensemble ne manquera pas de complexifier davantage le cadre juridique de la biodiversité marine.

En vertu de l'adage *specialia generalibus derogant*, l'Accord BBNJ s'applique exclusivement aux activités de pêche des RGM, mais ne saurait régir la pêche *lato sensu* vu sous le prisme du droit international (art 10(2) Accord BBNJ), à moins que ce soit à des fins de recherche. Il se pose dès lors la question de l'interprétation lorsque des RGM pourraient faire l'objet de pêche en dehors de la Zone ou de la colonne de la Haute mer. Comment s'articule en ce moment l'Accord BBNJ avec les cadres non exhaustifs examinés plus haut ?

B – Le gage de l'efficacité de l'Accord BBNJ

Nonobstant les avancées de l'Accord BBNJ pour la gouvernance des océans, il faut reconnaître que nombreux de ses points auront donné lieu à de sérieux désaccords au cours des négociations. Intéressons-nous en particulier aux clauses “*not undermine*” (ne pas porter atteinte) (1) et “*opt out*” (2).

Sur la première clause “*not undermine*” visée à l'article 22(2), le silence de l'Accord sur la nécessité du respect des compétences et mandats « *des organes mondiaux, régionaux, sous-régionaux et sectoriels pertinents (IFBs)* » pourrait empiéter directement sur leurs compétences qu'il s'agisse des cadres réglementaires ou d'autres organismes pourrait compromettre sa pleine opérationnalisation ou son articulation avec d'autres instruments au point où une révision de l'Accord pourrait être envisagée. L'AIFM deviendrait en ce sens compétente pour traiter des activités en lien avec les ressources génétiques marines, alors que ses attributions initiales se limitent aux activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales de la Zone. Dans cette perspective, l'AIFM gagnerait à intégrer l'Accord BBNJ dans son futur Code minier et dans son contrat type d'exploitation des hauts-fonds miniers²³. *Just wait and see.*

Dans le prolongement du principe “*not undermine*”, la question connexe de la reconnaissance des mesures par zone et la question dite de l’“*opt-out*”, c'est-à-dire le droit de s'opposer à l'implémentation d'un OGZ fait jour (article 23(10) de l'Accord). Dès lors, il n'est pas exclu de s'attendre à des objections similaires en ce qui concerne les décisions relatives aux OGZ et / ou AMP, en particulier dans les cas de mesures adjacentes à des zones relevant de la juridiction d'une ou plusieurs parties à l'Accord BBNJ, où les aspects tant matériels que procéduraux d'une décision peuvent être problématiques. La seule crainte de cette clause “*opt out*” pourrait résider dans l'utilisation “*frivole*” du droit d'objection.

CONCLUSION

Cet article a présenté une analyse sommaire de l'Accord BBNJ récemment adopté et entré en vigueur à la suite de la conférence UNOC-3. Cet Accord présenté comme révolutionnaire pour la conservation de la BADJN représente une victoire du multilatéralisme au service de la gouvernance

des Océans. Au-delà des clauses “not undermine” et “opt out”, dont l’insuffisante maîtrise pourrait saper l’efficacité de l’Accord, il importe de noter que la part belle y a été faite à la COP qui pourrait tenir sa première réunion en janvier 2027.

L’Accord lui confie de très importantes prérogatives à l’instar de la précision du régime juridique des RGM et des modalités de partage des avantages monétaires issus de l’utilisation des RGM.

1 - Les Objectifs du Développement Durable viennent se substituer dès 2015 aux Objectifs du Millénaire pour le Développement

2 - Résolution 78/128 du 18 décembre 2023 de l’Assemblée Générale des Nations Unies

3 - R. May, “Deep sea benthic biodiversity”, Bioscience 1994, vol. 41, n° 7, P. 464

4 - Document A/CONF.230/2025/9 préparé pour la table ronde n° 6 de la 3ème conférence des Nations Unies sur l’Océan

5 - A. Cunnebec et al., Chronique Maritime 1er mai 2023 - 30 avril 2024, Revue de l’Union Européenne, P. 495

6 - V. Boré Eveno, Zone internationale et régime de l’exploitation des grands fonds marins, in Droits Maritimes 2021 / 2022, Dalloz, P. 180

7 - Ibid.

8 - Bulletin du Droit de l’Environnement Industriel n° 115, Janvier 2025, BDEI 3438, P. 17

9 - Valérie Bore Eveno, les espaces maritimes et la fragmentation des régimes juridiques, Droits Maritimes 2021 / 2022, Dalloz, P. 70

10 - J.-P. Pancraccio, Enjeux et problématiques d’une gouvernance de la haute mer, Annuaire français de relations internationales, P. 782

11 A. Cunnebec, Cent ans de droit de la mer, de l’emprise étatique à la protection globale de l’océan, DMF n° 863, déc. 2023, P. 1012

12 - J.-P. Pancraccio, Enjeux et problématiques d’une gouvernance de la haute mer, Annuaire français de relations internationales, op. cit., P. 773

13 - L. Peyen, Les ressources génétiques marines hors juridiction, enfin patrimoine commun de l’Humanité ?, JDI, Clunet Lexisnexis, P. 1242

14 - J.-P. Pancraccio, Enjeux et problématiques d’une gouvernance de la haute mer, Annuaire français de relations internationales, op. cit., P. 782

15 - L. Peyen, Les ressources génétiques marines hors juridiction, enfin patrimoine commun de l’Humanité ? op. cit. P. 1230

16 - https://treaties.un.org/doc/Treaties/2023/06/20230620%2004-28%20PM/Ch_XXI_10.pdf

17 - J. Jacquemont, Ocean conservation boosts climate change mitigation and adaptation, One Earth, 2022, Volume 5, n° 10, Pages 1126-1138

18 - R. Calcagno, Océan, Bien Public Mondial : Un Enjeu Pour l’humanité, Revue d’Économie Financière, n° 151, 1er juil. 2023, P. 294. doi:10.3917/ecofi.151.0291

19 - La pêcheécologie. Manifeste pour une pêche vraiment durable : Quae éditions 2023, P. 56

20 - S. Mercoli, La diversité biologique marine sauvera-t-elle les fonds marins, JCPE, n° 24, 16 juin 2025, P. 1088

21 - Nathalie Ros, Le droit international de la mer à l’épreuve de l’Anthropocène, Journal du droit international (Clunet) n° 2, Avril-Mai-Juin 2023, doct. 3

22 - Accord adopté le 4 août 1995, Nations Unies, RTNU, vol. 2167, P. 3.

23 - S. Mercoli, La diversité biologique marine sauvera-t-elle les fonds marins, op. cit. PP. 1085 - 1086

RAPPORT

Un rapport d’information a été déposé le 7 juillet dernier à l’Assemblée nationale, en application de l’article 146-3 du règlement, par le comité d’évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l’évaluation de la compétitivité des ports français.

Le rapport émet 40 recommandations dont un service minimum en cas de grève, l’association du privé à la gouvernance, la sécurisation du foncier. Il propose aussi de réfléchir à une fusion des ports de Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle.

<https://tinyurl.com/33t8ksmd>



Application de la règle 5 du RIPAM aux navires de plaisance au mouillage

Stéphane RIVIER

PILOTE MARITIME – ARBITRE MARITIME CAMP

La question de l'application de la veille au mouillage pour les navires de plaisance revient de façon saisonnière, saison estivale oblige. Or, si juridiquement le mouillage constitue une situation temporaire liée à une interruption de la navigation, il en va tout autrement dans l'esprit des plaisanciers, pour lesquels le mouillage peut constituer une fin en soi. D'ailleurs très souvent, tout l'équipage débarque à terre pour profiter d'une visite. Alors qu'en est-il de la veille ?

La règle 5 concernant la veille, dont l'intitulé est le suivant : **« Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage »**, n'établit aucune distinction quant à la taille ou l'utilisation du navire, contrairement à certaines autres règles. Elle est située dans la partie B du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, dont l'intitulé du titre est « Règles de barre et de route », et plus précisément dans la section I de cette partie B « Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité ».

Certains voient déjà là un obstacle à l'application de ladite règle, puisqu'un navire au mouillage n'est pas un navire « faisant route » au sens de la règle 3i) du RIPAM : l'expression « faisant route » désignant tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué. De même, sa barre est inactive, et sa conduite, en l'absence de déplacement, reste très limitée.

C'est justement l'un des arguments qui avait été soulevé devant le Tribunal de commerce de Marseille à propos d'un litige opposant les assureurs de deux catamarans au

mouillage dans la baie de Golfe Juan, qui étaient entrés en collision dans la nuit du 7 au 8 septembre 2010, lors d'une bascule de vent, avant d'être drossés à la côte. D'après la position respective des deux navires au mouillage avant l'abordage, et compte tenu de la direction subie par les deux catamarans une fois leurs mouillages emmêlés, entraînés par le vent, le Tribunal, dans sa décision du 8 février 2013, relève tout d'abord que c'est le BELLIS, sans personne à bord, qui a entraîné le KITTY CAT sur la jetée de Port-Gallice en draguant son ancre. Puis il relève que le BELLIS qui chasse sur son ancre fait nécessairement route : *« l'expression navire qui est à l'ancre doit s'entendre d'un navire qui est fermement retenu au fond par son ancre, cette dernière ayant une vitesse nulle, de telle sorte que la seule liberté de mouvement qui soit possible au navire soit inscrite à l'intérieur de son cercle d'évitage »*, qu'ainsi, il doit se conformer à la partie B du RIPAM. Mais ce jugement va au-delà, puisqu'il énonce un peu plus loin : *« même si un navire au mouillage ne chasse pas sur son ancre, il reste indispensable d'effectuer une veille continue car, outre le fait qu'il est tenu de montrer des feux et marques réglementaires (ce qui pourrait être fait même sans personne à bord), un navire doit se conformer à la partie D du Règlement, notamment aux dispositions des règles 35 et 36, lesquelles prévoient respectivement l'utilisation de signaux sonores par visibilité réduite (ce qui était précisément le cas) et la possibilité d'utiliser des signaux destinés à appeler l'attention, notamment en cas de danger »*.

Ainsi, si l'ancre d'un navire chasse sous l'effet du vent ou du courant, ou bien même si celui-ci fait draguer son ancre au moyen de sa machine, il deviendra à nouveau un navire « faisant route », puisque son ancre ne remplira plus sa fonction d'immobilisation. Et même si l'ancre ne chasse pas,

il demeure important, particulièrement dans les mouillages forains, de surveiller le rayon d'évitage afin de prévenir tout risque avec les obstacles environnants, notamment les autres navires au mouillage. Et même en l'absence de tout danger, par beau temps, alors que le navire ne chasse pas, un abordage provoqué par un autre navire faisant route n'exclut pas une part de responsabilité du navire mouillé. Il faut en effet se souvenir que le RIPAM n'attribue pas au navire au mouillage le statut de navire privilégié.

A titre d'illustration, il est certainement utile de se remémorer cet abordage survenu le 7 octobre 2018 à une quinzaine de milles au large du Cap Corse, par beau temps et bonne visibilité, entre le porte-conteneurs CSL VIRGINIA alors au mouillage en pleine mer dans les eaux internationales depuis treize jours, et le roulier ULYSSE faisant route entre Gênes (Italie) et Radès (Tunisie). Ce dernier était venu percuter le porte-conteneurs à pleine vitesse. Car même s'il s'agit là de deux navires de commerce, nous avons noté plus haut que la règle 5 n'établit aucune distinction quant à la taille ou l'utilisation du navire. Ainsi, si on devait déclarer que la veille au mouillage n'est pas obligatoire pour les navires de plaisance, il devrait en être de même pour les navires de commerce. Le rapport d'enquête, publié par le BEA Mer, qui note que les investigations avaient été réalisées conjointement avec les bureaux de Chypre, d'Italie, et de Tunisie, donne une analyse complète et perspicace de la situation. La cause principale de cet abordage est bien un défaut de veille majeur à bord du roulier, mais il est noté que la position du mouillage du CSL VIRGINIA (qui avait été donnée par l'armement au capitaine du navire) est peu judicieuse (non loin d'un dispositif de séparation de trafic), et que le trafic environnant n'avait pas fait l'objet d'une surveillance attentive : « Étant donné que le navire n'est pas manœuvrant, la veille au mouillage est habituellement moins soutenue qu'en navigation, ceci est particulièrement vrai dans une zone de mouillage identifiée comme telle. La bonne tenue du mouillage sur onze maillons a rassuré l'équipage et un sentiment de confiance s'est installé au cours des 13 jours. Cependant, dans cette zone de haute mer, l'analyse de risque nautique lié aux navires en route a fait défaut ou était perfectible, d'une part dans le choix de l'emplacement du mouillage, puis ensuite dans le suivi de la situation surface, compte tenu de l'emplacement ».

Ainsi, le BEA Mer résume : « Le navire au mouillage n'est pas dispensé de veille, même si son action pour prévenir un abordage se limite à tenter d'alerter l'autre navire ». En effet, dans ce genre de situation, il faut généralement 30 à 40 minutes pour remettre la machine en route sur un navire de commerce, et il n'est donc pas envisageable de pouvoir manœuvrer à temps.

Donc, l'équipage doit être à même de détecter et d'interpréter les mouvements de son propre navire, afin de pouvoir éventuellement agir, mais aussi ceux des navires aux alentours, ne serait-ce que pour attirer leur attention en cas de danger.

Dans le cadre pénal français, cette règle 5 a été reprise pratiquement mot pour mot dans l'article L5242-3 I 3° du Code des Transports : « Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait, pour le capitaine ou le chef de quart d'un navire battant pavillon français ou étranger, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, les règles fixées par la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives : (...) A la veille visuelle et auditive à assurer en permanence avec tous les moyens disponibles et adaptés aux circonstances et aux conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation du risque d'abordage ».

Et c'est justement dans ce cadre pénal (outre la référence aux articles 222-19 et 222-20 du Code pénal), à l'occasion d'un abordage survenu le 31 juillet 2016 entre une vedette italienne et un zodiac dont des occupants ont été blessés, que la Chambre criminelle de la Cour de cassation a eu à se prononcer. Certes, dans ce cas d'espèce, aucun des deux navires n'était mouillé. Mais la réponse de la Cour au pourvoi formé dans cette affaire d'abordage donne une façon d'interpréter la règle 5, qui peut être transposée dans le cas de navires au mouillage. Le pourvoi reprochait à l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 7 novembre 2022, d'avoir fait une mauvaise application de la règle 5 du RIPAM, car selon l'un des moyens soulevé, celle-ci n'édicterait pas d'obligation particulière de sécurité ou de prudence à la charge de la personne en charge de la conduite du navire, mais une obligation générale de vigilance. Or, l'arrêt n°22-

87.171 du 4 juin 2024 de la Cour de cassation relève que la règle 5 « est objective, immédiatement perceptible et clairement applicable sans faculté d'appréciation personnelle du sujet ». Dès lors, la Cour d'appel n'a méconnu aucun des textes visés au moyen.

En suivant ce même principe, un jugement du 27 mars 2026 du Tribunal maritime de Marseille a retenu que l'obligation de veille s'applique bien à tous les navires, et pas seulement à ceux qui font route, même dans un cas où il n'y a pas eu d'abordage. Dans le cas d'espèce, un plaisancier qui sortait pour la première fois avec une vedette en bois de 18m datant de 1983, le BLUE VELVET, avait mouillé le 1er août 2021 en baie de Cavalaire, face à la plage de Gigaro, par vent de 20 à 25 nds venant du large, et avait quitté le bord. A son retour, sa vedette, dont le bordé en bois partiellement pourri avait cédé, flottait entre deux eaux, et occasionnait par la suite des dommages à l'environnement. Or l'article L5242-4-I du Code des transports punit de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour le capitaine, le chef de quart ou le pilote d'un navire, de commettre l'une des infractions définies par l'article L. 5242-3 ou tout autre fait de négligence occasionnant, pour le navire ou un autre navire :

- 1 Soit un abordage;
- 2 Soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu;
- 3 Soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison ;
- 4 Soit des blessures n'ayant pas entraîné d'incapacité totale de travail ou d'une durée inférieure ou égale à trois mois pour une ou plusieurs personnes (le II de l'article L5242-4 appliquant des peines plus lourdes pour la perte du navire ou de sa cargaison, ou pour des blessures plus graves).

Ainsi, par le biais de l'article L5242-4, le devoir de veille ne se limite pas à « permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage » selon la règle 5, ou à « permettre une pleine appréciation du risque d'abordage » selon la loi française, qui pourrait paraître plus restrictive dans son article L5242-3. Tout acte de négligence ayant des conséquences conduisant aux événements de mer listés ci-dessus peut être sanctionné. A noter que les dommages causés à l'environnement ne font pas partie de cette liste. Cependant, les parties s'estimant lésées par de

tels dommages agiront sur le principe de la réparation du préjudice subi.

Ici, dans ce cas d'espèce, les juges notent que l'expertise que le propriétaire a faite réaliser sur sa vedette le 19 juin 2020 était assez superficielle et ne lui permettait pas d'avoir une bonne connaissance de ses défauts cachés, notamment de l'état réel des échappements du navire couverts par les plastiques et du fonctionnement des pompes d'assèchement, voire même d'un défaut de sa structure. Dans ces circonstances, une veille appropriée aurait nécessité qu'il reste à bord de son navire pour s'assurer de son fonctionnement au cours de sa première sortie en mer. Ce principe est clairement explicité dans le livre «Colregs» d'Hervé BAUDU (chapitre 3.2.2) : «La veille (...) comprend la veille extérieure pour analyser les dangers liés à l'environnement mais également celle interne pour la sécurité et la sûreté du navire». En outre, les juges relèvent que le fait d'avoir laissé au mouillage son navire dans une baie très exposée et sans surveillance, même si le vent n'est pas excessivement fort, va au-delà de la simple négligence.

Dans cette affaire le tribunal a tenu néanmoins à nuancer l'obligation de veille sur cette vedette de plaisance: il indique que le devoir de veille n'impliquait pas forcément de rester à bord constamment d'un navire que l'on connaît et qui est au mouillage dans une zone abritée. En effet, selon la motivation, « le texte a clairement pour objet de promouvoir une obligation qui doit être assurée en permanence et ses modalités s'apprécient par leur adaptation aux circonstances et conditions existantes ». Ainsi, les juges ont considéré qu'un navire en bon état, mouillé à l'abri et loin de tout danger, ne nécessite pas une veille aussi stricte, de la même façon que l'avait relevé le BEAMer lors de l'abordage de l'ULYSSE.

Les adeptes des escapades à terre lors de leurs escales pourront toutefois se consoler grâce à cet autre arrêt de la Cour de cassation, rendu cette fois par la Chambre commerciale le 12 janvier 2022. Ce dernier a rejeté le pourvoi n°20-14.135 contre l'arrêt rendu le 9 janvier 2020 par la cour d'appel de Nîmes, qui statuait suite à un renvoi après cassation (chambre commerciale, financière et économique, 19 décembre 2018, pourvoi n° 17-25.948). Dans le cas d'espèce, le 5 mars 2013, par temps de grand vent, le voilier WAKA, amarré à un corps-mort dans la baie du Lazaret, a

dérivé et est entré en collision avec la vedette YOYO, qui était déjà au mouillage, le premier entraînant la seconde et leur échouement sur les rochers de la digue du port, entraînant la perte totale de la vedette. La société GMF Assurances, assureur de celle-ci, a versé à son propriétaire une indemnité dont elle a demandé le remboursement au propriétaire du voilier et à l'assureur de ce dernier, le GIE Navimut. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans son arrêt du 22 juin 2017, retient que l'abordage résulte d'une rupture des amarres du voilier WAKA et que, par application de l'article L. 5131-3 du Code des transports, la responsabilité de son propriétaire doit être retenue en raison de sa faute consistant à n'avoir pas pris de précautions suffisantes pour vérifier l'amarrage de son navire compte tenu des conditions climatiques, celui-ci ayant laissé son navire sans surveillance après l'avoir quitté, et n'étant revenu que le lendemain.

Cependant, la rupture ayant eu lieu sur la chaîne du corps mort sur laquelle était venu s'amarrer le voilier, et non sur sa propre amarre (laquelle apparaissait en bon état au dire des experts), l'arrêt était partiellement cassé et renvoyé devant la Cour d'appel de Nîmes. Cette dernière a relevé que le propriétaire du voilier WAKA n'avait pas à vérifier la solidité de cette chaîne, quand bien même il était venu s'amarrer à ce coffre sans en demander l'autorisation à la capitainerie. Que de plus, le fait que le propriétaire du voilier n'ait pas prévenu la capitainerie ou qu'il ait quitté son voilier ne présentait aucun lien de causalité avec l'abordage, que dès lors, la seule faute éventuelle pouvant lui être imputée pour n'avoir pas retiré son voilier de « son enchevêtrement dans le mouillage » de la vedette aurait été commise après l'abordage lui-même et ne pouvait en être la cause au sens de l'article L. 5131-3, alinéa 1^{er}, du code des transports.

Par motif surabondant, la Cour d'appel de Nîmes a en outre décidé que la règle 5 ne s'appliquait pas au navire au mouillage, même lorsque celui-ci fait route après la rupture de la chaîne du coffre...

Cette décision paraît peu convaincante. Certes, il n'entre ni dans les compétences, ni dans les devoirs du propriétaire du voilier de vérifier la solidité du coffre (sauf si dernier lui appartient). Sans doute même pourrait-on admettre que la veille soit exercée de manière moins stricte lorsque le navire est sur coffre que lorsqu'il est au mouillage. En effet, le

corps mort se trouve généralement dans une zone officielle signalée sur les cartes, ce qui doit inciter les navires faisant route à la prudence, et il appartient à l'exploitant de la ZMEL (zone de mouillage et d'équipements légers) d'entretenir les équipements qui sont déjà dimensionnés pour certaines tailles de navires. Cependant, en premier lieu, rien ne permettait d'être certain pour le propriétaire du voilier, qui n'avait pas prévenu la capitainerie, que le coffre utilisé était bien disponible. Car même s'il apparaissait libre, sans navire amarré dessus, il aurait pu être en maintenance. En outre, il reste certain que si le propriétaire avait été présent à bord, il aurait été capable d'exercer une veille suffisante, alors que le vent forçissait, lui permettant de se rendre compte que son navire partait à la dérive. Il aurait donc pu démarrer son moteur ou mouiller son ancre, et éviter ainsi l'abordage avec la vedette YOYO, ou tout du moins en réduire les conséquences, ce qui aurait pu peut-être éviter la perte totale de cette dernière suite à son échouement provoqué par cette collision.

Là encore, le RIPAM donne des indications sur la façon dont les règles doivent être interprétées. Au début du Règlement, le premier paragraphe de la règle 2 avertit ainsi le lecteur : « Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances ». Et s'il est arrivé quelque chose de fâcheux, c'est que toutes les précautions n'ont pas été prises...

De quoi justifier une apologie du quart au mouillage applicable à tous !



POINT NEMO OU LE PÔLE MARITIME D'INACCESSIBILITÉ

Le point de l'océan le plus éloigné de toute terre émergée sur la planète Terre. C'est une application du problème du plus grand cercle vide en mathématiques. Situé dans le Pacifique sud, ses coordonnées ont été calculées en 1992 par l'ingénieur géodésien canado-croate Hrvoje Lukatela.

Les trois terres émergées les plus proches sont : l'île Ducie, Motu Nui et l'île Maher.

<https://tinyurl.com/4yj6vytc>

Le point est baptisé en référence au capitaine Nemo, héros de *Vingt Mille Lieues sous les mers* de Jules Verne, dont le nom nemo en latin signifie « personne ».



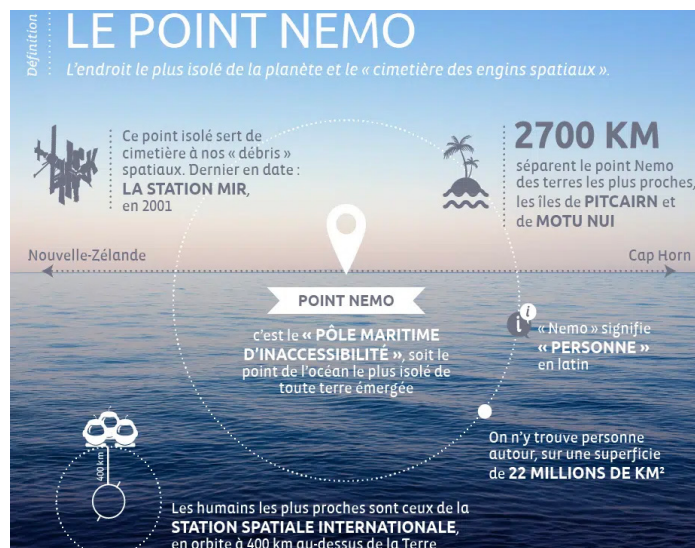
Cc Alphonse de Neuville

<https://tinyurl.com/mrx4bcyk>

Les humains les plus proches (dans l'espace)

Les humains les plus proches du pôle maritime d'inaccessibilité sont régulièrement les occupants de la Station spatiale internationale ; celle-ci tourne en effet en orbite entre 330 et 410 km environ au-dessus de la surface du globe, alors que la première terre habitée est éloignée de 2 700 km environ.

Le nom de « point Nemo » est également utilisé, notamment



par la presse internationale, pour désigner une vaste zone du Pacifique Sud, située au large des côtes chiliennes et utilisée comme vaste cimetière de matériel astronautique pour accueillir les restes de « vaisseaux spatiaux obsolètes encore contrôlables ».

Le vol Auckland-Santiago du Chili est le vol qui se rapproche le plus du point Nemo.

Les navigateurs en bateau

- De nombreux skippers solitaires notamment les marins du Vendée Globe croisent ou passent très près de ce lieu isolé lors de leur tour du monde dans l'océan Pacifique Sud. Des coureurs comme Fabrice Amedeo ou Paul Meilhat l'ont déjà franchi.

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

Les voiliers d'expédition : quelques rares bateaux de course au large ou d'aventuriers s'y aventurent pour traverser cette zone du globe.

Pour approfondir le sujet, consulter :

<https://tinyurl.com/y469x4rh>

DÉTROIT D'ORMUZ

**Un conseil aux armateurs : ne payez rien pour franchir le détroit d'Ormuz !
Vous perdrez toute couverture d'assurance.**

1. Nonobstant toute autre disposition du présent contrat d'assurance ou de réassurance, y compris toute clause relative aux sanctions, il est conditionnel au présent contrat d'assurance ou de réassurance qu'aucun droit de transit, péage ou redevance, ni aucune autre contrepartie, y compris toute contrepartie non financière, perçus ou exigés à l'égard de tout navire assuré au titre de la présente (ré)assurance pour le passage dans les eaux territoriales de la République islamique d'Iran ou pour tout autre transit par le détroit d'Ormuz, ne soient versés ou remis, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

2. En cas de non-respect des exigences de la présente clause, outre tout autre recours prévu par toute autre disposition de la présente (ré)assurance, y compris toute clause relative aux sanctions :

a. les (ré)assureurs seront irrévocablement déchargés de toutes leurs obligations au titre de la présente (ré)assurance en rapport avec ces droits de transit, péages ou redevances, ou toute autre contrepartie qui aura été versée ou fournie, et n'auront aucune obligation d'indemniser le (ré)assuré ou toute autre personne à cet égard ; et

b. les (ré)assureurs seront irrévocablement déchargés de toutes leurs obligations au titre de la présente (ré)assurance en ce qui concerne tout navire pour lequel de tels droits de transit, péages ou redevances, ou toute autre contrepartie, ont été payés ou versés, et n'auront aucune obligation d'indemniser le (ré)assuré ou toute autre personne à cet égard.

3. La présente clause ne s'applique pas aux frais perçus à titre de paiement exclusif de services maritimes ou de navigation spécifiques fournis au(x) navire(s) et légalement autorisés en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et de toute clause de sanctions prévue dans le présent contrat d'assurance ou de réassurance.

<https://tinyurl.com/2j9bz4pp>

L'ARMATEUR CORÉEN SINOKOR OFFRE SIX MOIS DE SALAIRE SUPPLÉMENTAIRES AUX MARINS ACCEPTANT DE TRAVERSER LE DÉTROIT D'ORMUZ

Pour encourager ses marins à naviguer en zone de guerre et traverser le très risqué détroit d'Ormuz, encore sous le feu de multiples attaques cette semaine, l'armateur coréen Sinokor, qui opère l'une des principales flotte mondiales de très gros pétroliers, propose un bonus de six mois de salaire, pour environ un mois de navigation.

<https://tinyurl.com/2s4bme9v>



L'armateur sud-coréen Sinokor a acheté en début d'année une quarantaine de grands pétroliers VLCC avec le soutien financier du leader mondial du conteneur MSC. | SINOKOR

FLOTTE FANTÔME

Immobilisé un mois à Marseille, le pétrolier « Deliver » repart après paiement d'une amende.

Soupçonné d'appartenir à la flotte fantôme russe, le pétrolier « Deliver », arraisonné par la Marine nationale fin juin et immobilisé à Marseille depuis, a été autorisé à quitter le territoire français jeudi 23 juillet sur décision du tribunal de Marseille. Il a été condamné à une amende pour défaut de pavillon.

Le pétrolier Deliver, intercepté fin juin en car soupçonné de faire partie de la flotte fantôme russe, a été autorisé à quitter les eaux territoriales françaises après le paiement d'une amende par son armateur pour défaut de pavillon, ont annoncé jeudi 23 juillet les autorités françaises.

La Marine nationale avait arraisonné le Deliver, pétrolier de 275 mètres de long battant pavillon camerounais, le 23 juin au large de la Sicile pour une opération de contrôle de pavillon. Le navire, en provenance du port pétrolier russe de Primorsk, près de la frontière finlandaise, naviguait en direction de Singapour, via le canal de Suez.

Le Deliver, qui figurait sur une liste des « navires radiés du pavillon camerounais » établie le 29 mai par le ministère des Transports de ce pays, avait été escorté par la marine française vers le port de Fos-sur-, dont le parquet, compétent au titre du tribunal maritime, avait ouvert une enquête pour défaut de pavillon. Il était immobilisé depuis au large de Fos.



Le pétrolier « Deliver » est resté pendant un mois au mouillage au large de Fos-sur-Mer.
PASCAL BREDEL/MARINETRAFFIC

<https://tinyurl.com/yz2ckb5f>

LA CHINE LANCE SON SERVICE CONTAINER ARCTIQUE VERS L'EUROPE

Après le voyage inaugural de septembre 2025 au cours duquel le « Istanbul Bridge » avait relié le port de Fuzhou à celui de Felixstowe en 20 jours, la Chine a officialisé le lancement de sa toute première ligne régulière de porte-conteneurs vers l'Europe via la route de l'Arctique, baptisée la « Route de la Soie polaire » ou « Arctic Express ». La ligne est exploitée par la compagnie chinoise Sealegend Shipping. Ce service hebdomadaire planifié débute le 12 août 2026 avec une série de huit rotations programmées jusqu'à la fin de l'automne.

<https://tinyurl.com/mswezzyf>

« MARSEILLE, LE MONDE DES BÂTEAUX »

Par Jean-Marie Homet, Capitaine au long cours, Docteur en histoire. Edité par les Presses universitaires de Provence, avec le soutien du Comité d'Histoire du Ministère de la Mer, de l'environnement et du développement durable.

<https://tinyurl.com/2ananf5n>

PIRATERIE, CONTREBANDE ET DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE : LE DÉTROIT DE MALACCA, TALON D'ACHILLE DE L'OGRE CHINOIS

La crise d'Ormuz l'a bien montré, les détroits jouent un rôle vital dans le commerce mondial. Poumon du commerce mondial, Malacca est aussi le théâtre de la rivalité sino-américaine. Cf :La guerre des détroits aura bien lieu (3/6).

<https://tinyurl.com/ymnjy3>

PIRATERIE SOMALIENNE

L'Inde a prononcé l'une des plus lourdes condamnations jamais rendues contre des pirates somaliens. Lundi 20 juillet, un tribunal de Bombay a condamné 44 ressortissants somaliens à la réclusion criminelle à perpétuité pour le détournement de 2 navires et la prise en otage de leurs équipages. Les deux affaires concernent le vraquier maltais MV Ruen, capturé en décembre 2023, et le chalutier iranien Al Kambar, détourné en mars 2024. Dans les deux cas, la marine indienne était intervenue en mer pour libérer les équipages, reprendre le contrôle des bâtiments et arrêter les assaillants

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

EXPORTATIONS DE CÉRÉALES AU PORT DE ROUEN

Pour sa campagne 2025-2026, qui vient de se terminer le 1er juillet, les quatre opérateurs rouennais (SENALIA, InVivo, Natup et Groupe BZ) ont exporté 8,4 millions de tonnes de céréales, soit plus de 61 % que lors de la campagne précédente.

<https://tinyurl.com/yetuxn4x>

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

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**

Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque

Jean-Yves Thomas - Pascale Mesnil

Éditeur : Philippe Delebecque

Copyright photo de couverture : Ceres

DÉCRET NO 2026-741 DU 6 AOÛT 2026, QUI MODERNISE ET CLARIFIE LA PROCÉDURE ARBITRALE EN FRANCE, TANT INTERNE QU'INTERNATIONALE (SYNTHÈSE) :

1. Visibilité accrue des institutions d'arbitrage

Le décret consacre dans le code de procédure civile la référence au « centre d'arbitrage » et adapte la terminologie pour mieux reconnaître le rôle des institutions d'arbitrage.

2. Regroupement des procédures

Il facilite le regroupement de plusieurs procédures devant le même tribunal arbitral, même en l'absence de règlement d'arbitrage, sous réserve de compatibilité des conventions et de l'absence d'opposition d'une partie.

3. Procédure adaptée et proportionnée

Les parties et les arbitres sont incités à adopter des moyens procéduraux proportionnés à la complexité et aux enjeux du litige.

4. Renforcement des pouvoirs du juge d'appui

Le juge d'appui peut conférer force exécutoire à titre provisoire à des mesures conservatoires ou provisoires décidées par le tribunal arbitral, et il peut être saisi pour la production de pièces détenues par un tiers.

5. Modernisation de la sentence arbitrale

La définition jurisprudentielle de la sentence arbitrale est consacrée.

La sentence peut être rendue sur support papier ou numérique, avec signature électronique qualifiée pour la version numérique.

Possibilité de liquider l'astreinte prononcée par le tribunal arbitral par une sentence.

6. Exequatur et reconnaissance

La reconnaissance de la sentence arbitrale est facilitée, avec possibilité de reconnaissance par voie incidente.

L'exequatur ou la reconnaissance peut être conférée même en cas de recours, sauf si cela lèse gravement les droits d'une partie.

Le refus d'exequatur ou de reconnaissance doit être motivé.

7. Voies de recours et exécution

Suppression de l'effet suspensif de l'appel ou du recours en annulation en matière interne ; la suspension n'est possible que si l'exécution est susceptible de léser gravement les droits d'une partie.

Limitation de la possibilité pour la cour d'appel ayant annulé une sentence de statuer sur le fond du litige.

8. Arbitrage international

La définition de l'arbitrage international est modernisée pour intégrer la notion d'intérêts économiques internationaux.

Devant la cour d'appel, les parties peuvent s'exprimer et produire des pièces dans une autre langue que le français, avec possibilité d'ordonner une traduction si nécessaire.

9. Dispositions techniques et d'application

Le décret entre en vigueur le 1er janvier 2027, avec des modalités d'application différenciées selon la date de la convention d'arbitrage ou de la constitution du tribunal arbitral.

Exemple d'application concrète :

Un centre d'arbitrage pourra désormais organiser une procédure unique pour plusieurs contrats liés, même sans règlement spécifique, sauf opposition d'une partie.

Une sentence arbitrale pourra être rendue et signée électroniquement, facilitant la dématérialisation et la conservation.

En cas de recours contre une sentence, l'exécution ne sera suspendue que sur décision expresse du premier président si un risque grave est démontré.

Ce décret apporte une modernisation significative du droit de l'arbitrage en France, il est le premier volet de la réforme de l'arbitrage.

<https://tinyurl.com/22y5hezw>

CODE MARITIME CHINOIS

Le Code maritime chinois, entré en vigueur en mai 2026, standardise la responsabilité des transporteurs, étend son application à la fois au transport intérieur et international, et confirme la légalité des documents électroniques. Il clarifie la gestion des cargaisons non réclamées, les droits de lien, la responsabilité multimodale, et impose des vérifications contractuelles et documentaires pour limiter les risques des transitaires (cf Edito GZ 68). Le changement de ce code pourrait déclencher une mêlée juridique pour les transporteurs et les NVOCC.

<https://tinyurl.com/2tx39ax6> Guide FIATA : <https://tinyurl.com/4mvw3k9r4>

LES RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SE SONT TENUES LE 15 JUIN.

Nous résumons ici, les principales informations et décisions :

- Le Conseil d'Administration est composé de 17 administrateurs : MM. Mathias Besnard, Jean-Pascal Bidoire, Philippe Boisson, M. Philippe Delebecque, Mme Marie Doré, MM Gilles Héligon, Hervé Laroque, Michel Le Luyer, Philippe Picard, Julien Raynaut, Stéphane Rivier, Georges Sioufi, Mme Christelle Tailhardat, MM Jean-Paul Thomas, Jean-Yves Thomas, Gabriel Touchard, Maha Vandevallé.
- Le Bureau est composé de MM. Ph. Delebecque (Président), Philippe Boisson (Vice-Président), Michel Le Luyer (Vice-Président), M. Gilles Héligon, (Trésorier).
- Le Comité est constitué de trois membres titulaires : MM. Ph. Delebecque (Président), Ph. Boisson (Vice-Président) et Michel Le Luyer (Vice-Président), et de quatre membres suppléants : MM. J-P. Laffaye, G. Sioufi, J-P Marcq, J Raynaut,
- Les arbitres :

Trois nouveaux arbitres ont été admis dans la liste :

dans la catégorie "Praticiens" :

M. Mathieu BERRURIER, Courtier d'assurance maritime et transport -Membre du Comité exécutif - Eyssautier-Verlingue

Dans la catégorie « Juristes » :

M. Aboubacar FALL, Senior partner AF Legal Law Firm Dakar

M. Stéphane MOUTON, Professeur Agrégé des Facultés de droit (droit public), Professeur à l'Université de Toulouse,

Dans la catégorie « Techniciens » :

Mr Tanguy de La ROCHEBROCHARD : Expert maritime– Senior Operation and Technical superintendant – Knutsen LNG.



Ce numéro étant particulièrement riche, les résumés de sentences seront publiées
lors de la prochaine édition.