

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 47 - Automne 2018



"Abundans cautela non nocet"

Les conventions internationales maritimes et les navires sans équipage

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

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

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

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

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

Quelles sont les conventions concernées ?

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

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

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

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

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

Quelles sont les questions concernées ?

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

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

Suite et fin de l'article page 2

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

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

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

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

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

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

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

Quelle méthode adopter ?

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

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

