

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 49 - Printemps 2019

● Éditorial Ph. Delebecque Page 1	● L'affrètement de navires sans équipage G.Piette Pages 2 & 3	● Droit maritime et arbitrage Pages 4 & 5	● Le GNL - L'expansion silencieuse continue G.Touchard Pages 5 & 6	● Web maritime Page 7	● L'actualité de la Chambre ● Revue de presse Page 8
--	---	--	--	---------------------------------	---

"Ut interbonos oportet agere"



Quel avenir pour l'injonction "Mareva" dans le monde maritime ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

La Cour de cassation vient, une nouvelle fois, de reconnaître qu'une injonction "Mareva" pouvait produire ses effets en France (Cass. 1ère civ. 3 oct. 2018, n° 17-20.296, D. 2019, 475, note K. Mehtiyeva ; v. déjà Cass. 1ère civ. 30 juin 2004, n° 01-03.248). Une telle injonction (prononcée en l'espèce par le Tribunal du district de Limassol à la demande d'une société chypriote voulant garantir le paiement d'une créance d'indemnisation de près de 17 M d'euros et ce, à l'encontre des 3 sociétés françaises se voyant ainsi interdire de transférer, remettre par donation, vendre, transmettre, gager, hypothéquer, aliéner ou minorer, leurs actifs à Chypre ou en tout lieu dans le monde à hauteur de 26 M. USD) est-il dit, "a pour objet d'empêcher que le débiteur n'organise son insolvabilité en lui faisant interdiction de disposer de ses biens sous peine de sanctions civiles et pénales". Cette mesure, d'origine de *common law*, permet donc à un juge de prononcer des interdictions contre une personne physique ou morale : en d'autres termes, elle a un effet *in personam* et non pas *in rem* comme peut l'avoir une mesure conservatoire prise sur le fondement de l'art. L. 511-1 du code des procédures civiles d'exécution. Du reste, la Cour de cassation prend elle-même le soin de distinguer les deux mécanismes en considérant que le prononcé de la "Mareva" par un tribunal étranger ne s'opposait pas à ce que le juge de l'exécution français autorise à son tour le créancier à pratiquer diverses mesures conservatoires à l'encontre des mêmes débiteurs en garantie de la même créance.

Au-delà de la solution rendue dont on prendra acte, il est permis de se demander si un juge français ne pourrait pas lui-même décider d'une telle mesure. Sans doute l'article L. 511-1 précité dispose-t-il que les mesures conservatoires prennent la forme soit d'une saisie conservatoire soit d'une sûreté judiciaire, mais cette liste est généralement considérée comme descriptive (cf. K. Mehtiyeva, note

préc.) et la meilleure doctrine n'a jamais affirmé qu'il existait un *numerus clausus* des mesures conservatoires. D'où la réponse positive que l'on doit donner à la question de savoir si un juge français pourrait prononcer une injonction de ne pas faire – ne pas disposer de tel ou tel élément de son patrimoine – à l'encontre d'un débiteur tenté d'organiser son insolvabilité. Pour assurer l'efficacité de la mesure, on ne voit pas ce qui pourrait empêcher le juge de rappeler aux tiers directement concernés (les détenteurs des avoirs du débiteur) qu'ils "ne peuvent faire obstacle aux procédures en vue de l'exécution ou de la conservation des créances" et qu'ils doivent y "apporter leur concours lorsqu'ils en sont légalement requis" (art. L. 123-1 c. proc. civ. exécution).

Les maritimes chercheront alors à savoir si l'injonction "Mareva" à la française qui serait prononcée contre un armateur n'est pas appelée à se substituer à la saisie conservatoire des navires, voire à marcher de conserve avec elle. Cela ne va pas de soi, car le droit des saisies de navires, interne comme international, est un droit spécial qui déroge au droit commun. Du reste, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence (CA Aix 20 déc. 2018, DMF 2019, 141, obs. Piette) a très justement décidé que s'abstenir de respecter les textes sur la saisie conservatoire de navire pour obtenir, sur le fondement de l'art. 875 CPC, par une immobilisation de celui-ci, les mêmes effets que ceux qui sont attachés à la saisie conservatoire, constituait un détournement de procédure. Pour autant, l'hésitation reste permise dans la mesure où l'objet de la

"Mareva" ne serait pas d'immobiliser un navire – ce qui est l'objet d'une saisie de navire - mais simplement d'interdire à son propriétaire ou à son exploitant d'en disposer. Ne serait-ce pas, cependant, créer une indisponibilité du navire, alors que cet effet a été exclu tant par le législateur national qu'international ? Il faut dire que la distinction, en l'occurrence, entre l'effet *in rem* et l'effet *in personam* d'une mesure conservatoire est très ténue, si claire soit cette distinction au regard de l'objet de la mesure. D'où un avenir encore incertain, dans les pays de droit continental, pour l'injonction "Mareva".



Illustrations

L'affiche publicitaire maritime ancienne japonaise

Voyage au Japon via quelques affiches du début du XXe siècle de Osaka Shosen Kaisha (OSK Line), l'un des principaux ancêtres de l'actuel groupe MOL (Mitsui Osk Line), créé en 1884. L'affiche était le principal support publicitaire.

D'après le blog :

<https://tinyurl.com/y9o3bkge>

Les registres des navires Prérogatives étatiques et logiques marchandes

Tout navire doit battre un pavillon et disposer d'un port d'attache, qui le lie à l'ordre juridique de l'État qui l'a immatriculé.

Lire la synthèse de l'ISEMAR :

<https://tinyurl.com/y6gt3e67>



1924 - OSK Line lance les premiers bateaux à moteur Diesel du Japon. Ici, "Ondo Maru" (688 GT) qui acquiert avec ses sister-ships une bonne réputation comme "bateaux sans fumée".

Surestaries

De l'intérêt d'être précis dans la charte-partie

Assurez-vous que votre contrat reflète clairement vos intentions.

Ne vous attendez pas à ce que les tribunaux sous-entendent un terme.

Vérifiez que le nom complet de votre contrepartie est écrit dans le contrat.

Ce sont les recommandations du cabinet ReedSmith suite à l'arrêt de la Haute Cour anglaise dans l'affaire Gunvor SA v. CruGas Yemen Ltd & CruGas Ltd [2018] EWHC 2061 (Comm) :

<https://tinyurl.com/y2qdokxs>

Navires sans équipage

Nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles ?

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

Après nous être intéressés à la compatibilité des navires sans équipage (NSE) avec les conventions internationales de droit maritime et à leurs conséquences sur les contrats d'affrètement, une question importante mérite d'être abordée : celle des responsabilités qui peuvent en découler. Progressivement, mais à un rythme soutenu, les NSE deviennent une réalité : un ferry autonome a réalisé sa première navigation, avec 80 passagers, à Turku le 3 décembre 2018. Du point de vue juridique, le problème de la responsabilité est fondamental, ne serait-ce que le droit maritime s'est bâti sur les risques associés au milieu marin. Tous les intervenants d'une expédition maritime, qu'ils soient armateurs, transporteurs, capitaines, pilotes, entreprises de manutention, etc., sont susceptibles d'engager leur responsabilité si leur action cause un préjudice à autrui. Il est évidemment impossible, dans le cadre de cet article, de les envisager un par un. La situation de chacun mériterait un article. Il s'agit plus simplement de présenter quelques idées communes.

Le risque

En ce qui concerne d'abord la nature du risque, la pratique des NSE ne devrait pas avoir un grand impact. Un NSE, comme un navire traditionnel, peut causer un abordage, une pollution, s'échouer ou sombrer. Le seul risque qui pourrait sembler spécifique est celui de la cybercriminalité. Il faut néanmoins nuancer cette idée, des exemples récents ayant prouvé que des hackers pouvaient pirater des systèmes informatiques de navires dotés d'un équipage. Un NSE est tout de même plus exposé, car le délai pour découvrir et corriger le problème sera sûrement plus long.

S'agissant ensuite de la probabilité du risque, les NSE sont souvent présentés comme un progrès, en raison du pourcentage élevé d'accidents qui ont une origine humaine (entre 70 et 80% selon les sources). De nombreux risques disparaîtraient grâce aux NSE. Cet enthousiasme mérite cependant d'être tempéré. En effet, parmi les NSE, certains seront commandés depuis un poste de pilotage situé à terre. Le facteur humain, et donc le risque d'erreur, n'est alors pas exclu. De plus, il n'est pas sérieusement contestable qu'en l'état de la technologie, un ordinateur, si puissant soit-il, n'a pas la même capacité d'initiative et d'improvisation qu'une personne humaine. L'habileté, l'expérience et la réactivité du capitaine et de son équipage sont des atouts que n'auront pas forcément, au moins dans un premier temps, les NSE. En outre, la présence d'un équipage permet bien souvent de limiter la gravité du sinistre, en prenant les mesures nécessaires de sauvetage et de sécurité, que ce soit envers le navire ou la cargaison.

Ceci nous amène directement aux conséquences du risque. L'anticipation est ici difficile. De nombreux NSE seront à propulsion électrique. Le risque de pollution, au moins par hydrocarbures de soute, sera ainsi réduit. Concernant les autres risques, les NSE ne paraissent pas particulièrement se démarquer des navires traditionnels, car les conséquences d'un échouement, d'une explosion ou d'un abordage seront certainement comparables entre un NSE et un navire traditionnel. Il y aura toutefois une différence majeure quant aux conséquences du risque, qui tient à l'absence d'équipage, donc à un nombre inférieur de victimes.

La détermination du responsable

En cas d'accident causé par un NSE, la détermination du responsable pourra susciter certaines difficultés. Il est certain que l'armateur, en tant qu'exploitant du navire, sera toujours en première ligne. Mais il est tout aussi évident que cet armateur aura la possibilité d'exercer un recours contre le véritable responsable. Or, de nombreux responsables peuvent être envisagés, différents selon qu'il s'agit d'un navire piloté depuis la terre ou d'un navire autonome.

Dans la première hypothèse, en cas de défaillance technique, il sera possible d'imaginer la responsabilité du fabricant des caméras et capteurs sonores, ou de celui du système de transmission de données au pilote. Il sera également possible de songer à la responsabilité de la personne en charge du pilotage à terre, ou de son commettant s'il n'est qu'un préposé. Se posera alors la question de savoir si ce pilote peut être considéré comme un membre d'équipage.

Dans la seconde hypothèse, s'il apparaît que le dommage a été causé par un défaut du système du navire autonome, des responsabilités multiples pourraient être recherchées: le concepteur du programme, son vendeur, le constructeur du navire (le problème ne venant peut-être pas du programme lui-même, mais de son installation à bord), l'opérateur chargé des mises à jour, etc. A l'évidence, les responsabilités pourraient être combinées, ce qui provoquera un partage de responsabilité complexe.

Les éléments de la responsabilité

Parmi les éléments de la responsabilité, il en est deux, spécifiques au droit maritime, qui méritent notre attention. D'une part, la faute nautique peut-elle demeurer un cas excepté de la responsabilité du transporteur et du frètement ?

Cette question a déjà été envisagée à propos de l'affrètement des NSE. Nous y renvoyons le lecteur.

D'autre part, le principe de la limitation de responsabilité pourrait-il être affecté par la pratique des NSE ?

La réponse serait certainement positive pour ceux qui n'expliquent l'institution que par l'indépendance dont jouit le capitaine vis-à-vis de l'armateur.

Suite et fin de l'article page 3.

Cyber-sécurité à bord des navires

Un guide très complet publié sous l'égide de l'*International Chamber of Shipping* :

<http://tinyurl.com/y82lrsx9>



Les bureaux principaux de la compagnie à Osaka au temps de sa création.

L'un de ses bateaux mouille dans la rivière Aji. L'affiche, qui évoque l'activité du port, date de 1920 environ.

Navires autonomes

Le CEFOR norvégien (l'Association nordique des assureurs maritimes) a également publié en décembre une étude sur la responsabilité civile et l'assurance des MASS (*Maritime autonomous surface ships*) :

<https://tinyurl.com/y7wt3we6>

Vitesse et consommation

Quelle est la hauteur des vagues dans votre description du beau temps ?

Le cabinet Hill Dickinson commente un cas typique illustrant l'ambiguïté contractuelle d'une charte-partie qui ne décrit pas précisément les conditions climatiques dans lesquelles les garanties de performances sont conclues :

<https://tinyurl.com/y5s57hpg>

Lettres de garantie Letter Of Indemnity (LOI)

Le Standard Club rappelle à ses membres les dangers et les précautions à prendre lorsqu'une lettre de garantie va ou doit être émise et commente par l'exemple quelques récentes décisions de juridictions anglaises :

<https://tinyurl.com/y52zaxcz>

Suite et fin de l'article de la page 2 "L'affrètement de navires sans équipage".

Le NSE n'ayant pas de capitaine, l'explication ne justifierait plus la limitation (encore que l'indépendance de l'algorithme est certaine...). Toutefois, la limitation de responsabilité s'explique par de nombreuses autres considérations, qu'il s'agisse du partage des risques liés à l'expédition maritime, de la nécessité de rationaliser la dette, de l'importance économique du secteur maritime, etc. Il n'y a donc, de notre point de vue, aucune raison de refuser la limitation de responsabilité au propriétaire d'un NSE.

Il convient par ailleurs de consacrer quelques mots à l'action récursoire de l'armateur contre le concepteur ou le fabricant du système informatique rendant autonome le NSE. Les scientifiques nous promettent des navires autonomes, dotés d'une intelligence artificielle ayant la capacité d'auto-apprentissage (*deep-learning*). Si un tel navire, après quelques années de service, cause un dommage, l'armateur, exposé à l'action de la victime, pourra-t-il rechercher la responsabilité du fabricant ou du concepteur, alors même que le système, ayant eu le temps d'apprendre et d'assimiler des données d'expérience, ne sera plus véritablement celui qui avait été conçu et fabriqué ?

Enfin, le régime de responsabilité sur lequel la victime pourra fonder son action suscite certaines interrogations. La réponse est simple en ce qui concerne l'abordage : il s'agit d'un régime de responsabilité exclusif de tout autre, issu du droit commun. Un abordage causé (ou subi) par un NSE sera soumis au droit de l'abordage. En revanche, pour les autres accidents, la question se pose. Depuis l'arrêt Lamoricière (19 juin 1951), il est de jurisprudence constante que l'article 1384 al. 1er du Code civil (devenu 1242 al. 1er) s'applique à la navigation maritime, lorsqu'aucune disposition légale ne l'écarte. Pour autant, dans l'hypothèse d'un NSE, deux régimes de responsabilité semblent pouvoir être invoqués : la responsabilité du fait des choses (C. civ., art. 1242, al. 1er) et celle du fait des produits défectueux (C. civ., art. 1245 et s.). Ces deux régimes diffèrent considérablement. Ils ne retiennent pas le même délai de prescription (3 ans pour la responsabilité du fait des produits défectueux, 5 ans pour la responsabilité du fait des choses, sous la réserve du délai de 10 ans en cas de dommage corporel), ni le même responsable (gardien de la chose dans la responsabilité du fait des choses, producteur dans la responsabilité du fait des produits défectueux).

Les causes d'exonération diffèrent également, notamment parce que la responsabilité du fait des produits défectueux connaît des causes spécifiques. Parmi celles-ci, la naissance du défaut postérieurement à la mise en circulation et le risque de développement (C. civ., art. 1245-10, 2° et 4°) sont particulièrement importantes en matière de NSE dotés d'une capacité d'auto-apprentissage.

Pour l'heure, le Conseil d'État semble préférer la responsabilité du fait des choses (Étude annuelle 2017, p. 116). Pour notre part, il nous semble que les deux régimes de responsabilité peuvent être convoqués. Dans les rapports entre l'armateur et le tiers victime, il sera souvent plus facile pour ce dernier de rechercher la responsabilité du gardien, donc de l'armateur, que celle du fabricant du produit en cause. C'est donc la responsabilité du fait des choses qui fondera ses demandes. En revanche, dans les rapports entre l'armateur et le concepteur du NSE, la responsabilité du fait des produits défectueux paraît naturellement s'imposer. L'armateur risquera cependant de pâtir de l'une des spécificités de ce régime : l'atteinte au produit défectueux lui-même n'est pas indemnisable (C. civ., art. 1245-1).

La position des sociétés de classification et des assureurs

La position des sociétés de classification et des assureurs est une question fondamentale, préalable à celle de la responsabilité, car le développement des NSE sera impossible si ces acteurs de l'activité maritime refusent de les classer ou de les garantir.

La première étape est celle de la délivrance des titres de sécurité et de la classification des NSE par les sociétés de classification. DNV GL, par exemple, réfléchit depuis quelques années aux risques potentiels créés par les NSE et les équipements qui permettraient de les limiter. Par le biais de projets (tel que ReVolt), l'objectif de DNV GL est d'être rapidement capable de tester et classer des NSE.

Le Bureau Veritas a publié en décembre 2017 des *Guidelines for autonomous shipping* (ndlr : <https://tinyurl.com/ybrdwnj4>) qui visent à identifier les risques et établir des recommandations relatives à la construction, l'équipement ou encore la fiabilité des navires autonomes. Cette société de classification a également mis en place deux "cyber-notations" (SW Registry et SYS-COM) qui concernent les logiciels utilisés dans les systèmes embarqués et la cyber-sécurité dans l'échange de données entre le navire et la terre.

En ce qui concerne l'assurance, les polices types, corps ou facultés, ne prennent évidemment pas en compte les NSE. Par exemple, la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques de 2012 subordonne le règlement des sinistres à la production par l'assuré de certains documents, dont la liste des membres d'équipage et les brevets d'aptitude des officiers et de l'équipage (art. 4.2.2). Une telle clause devra être aménagée lorsqu'il s'agira d'assurer des NSE. Actuellement, les assureurs s'intéressent de très près à la question des NSE. Il restera à connaître leur position, en termes de montant de prime, de risques couverts et exclus, etc.

Enfin, s'agissant d'un risque de responsabilité, la position des P & I Clubs est importante. La plupart de ces organismes se préoccupent pour l'instant des problèmes de cyber-sécurité : attaques de *hackers*, cyber-extorsions, infections par des virus informatiques, etc. Néanmoins, le Shipowners Club s'est emparé de la question, au point d'élaborer une police spéciale (*Maritime autonomous vessel liability insurance*).

En conclusion, il nous semble que les NSE, qui seront prochainement une réalité, au moins pour de courts trajets, mériteront un texte international, plutôt que des aménagements des droits nationaux. Gageons que l'OMI et le CMI, par le biais de son groupe international de travail sur la question, s'attelleront à cette tâche.

Droit maritime et arbitrage font-ils encore bon ménage ?

Synthèse des discussions

La Chambre arbitrale maritime de Paris a accueilli lundi 1er avril la section arbitrage de la Société de Législation Comparée qu'anime Me Favarel sur le thème :
Droit maritime et arbitrage font-ils encore bon ménage ?

Une excellente occasion était ainsi donnée pour mieux faire connaître l'arbitrage maritime dont l'Ordonnance de la Marine de 1681 faisait déjà état et qui a connu un grand essor tout au long du XXème siècle, tout en étant toujours très actif en ce début de XXIème siècle. L'arbitrage maritime est, par essence, un arbitrage professionnel et international. La *London Maritime Arbitration Association* y occupe une place essentielle, mais les autres Chambres, dont celle de Paris et de Hambourg, sont encore et toujours très appréciées dans le monde maritime, celui des armateurs, des affréteurs, des courtiers, des assureurs, des sociétés de classification, des consignataires, des transitaires, des manutentionnaires et même, depuis quelque temps, des NVOCC (*non vessel operators common carriers*).

Après des propos introductifs de Me Favarel, Présidente de la section maritime de la SLC, et de Me Castellane, Président de la section Arbitrage ADR de la SLC, croisant les intérêts qui s'attachent à la connaissance du droit maritime et à la maîtrise de l'arbitrage dans une perspective comparatiste, plusieurs orateurs et spécialistes sont intervenus pour essayer de répondre à la question posée.

Me Didier Le Prado, avocat aux Conseils, a commencé par rappeler et développer la jurisprudence de la Cour de cassation sur le principe "compétence-compétence" dans son aspect négatif, en n'hésitant pas à qualifier cette jurisprudence d'"inquiétante". En effet, d'après cette jurisprudence, le juge étatique ne peut remettre en cause une clause d'arbitrage stipulée dans une charte-partie, une "booking-note" ou tout autre document maritime que si celle-ci est "manifestement nulle ou manifestement inapplicable", autrement dit, uniquement dans des situations exceptionnelles. Il en résulte que pratiquement toutes les clauses d'arbitrage sont admises et que certaines affaires qui pourraient rester en France partent pour d'autres cieux, le plus souvent londoniens, d'autant plus que, le plus souvent, pour ne pas dire presque toujours, les arbitres saisis reconnaîtront leur compétence. Me Le Prado a ainsi plaidé, d'une manière très convaincante, pour un contrôle plus étroit des clauses d'arbitrage, étant précisé que les exemples de clauses manifestement nulles ou manifestement inapplicables se comptent, dans le monde maritime, comme du reste dans le monde des affaires en général, sur les doigts de la main.

Me Olaf Hartenstein, avocat au Cabinet Arnecke Sibeth Dabelstein à Hambourg, Président de la Commission Transport de l'UIA, est ensuite intervenu pour présenter l'état du droit allemand sur le principe "Kompetenz-Kompetenz" dans son aspect négatif. L'exposé a clairement démontré combien la jurisprudence allemande, favorable à l'aspect positif du principe "compétence-compétence" et donc à l'arbitrage en général, était réservée à l'égard de son aspect négatif. En droit allemand, les juges étatiques conservent leur compétence pour se prononcer sur le jeu des clauses d'arbitrage dès l'instant que leur nullité est arguée par une partie ou que leur opposabilité est contestée.

Grâce à ses analyses très précises et documentées, Me Hartenstein a parfaitement mis en relief les différences entre les deux jurisprudences, française et allemande, sur l'une des questions les plus importantes du droit de l'arbitrage.

Le Professeur G. Piette, de l'Université de Bordeaux, a, peu après, été invité à présenter le questionnaire de 2015 du Comité maritime international (CMI) adressé à ses membres et plus précisément aux associations nationales du droit maritime, dont l'association française du droit maritime. Le Professeur Piette a fait état des réponses données par ces diverses associations : les unes étaient assez favorables à ce que le CMI prenne en main la question de l'arbitrage maritime en vue de proposer des règles communes, sinon une unification des règles en la matière, alors que d'autres, largement majoritaires, dont l'association française, n'ont pas manqué d'observer que l'unification n'avait pas beaucoup de sens en la matière, en dehors des apports de la Convention de New York, ce qui ne voulait pas dire que certaines réflexions comparatives ne méritaient pas d'être engagées, ne serait-ce que pour mieux faire connaître les centres d'arbitrage et leur "jurisprudence".

Philippe Delebecque a, de son côté, présenté la Chambre de Paris, en insistant sur quelques-unes de ses originalités : le système de liste comportant des professionnels du monde maritime, la possibilité d'un second degré, sorte d'appel interne ou de voie d'achèvement du litige, et les liens très étroits entretenus avec le monde de la Marine Marchande. Après un rapide exposé sur le fonctionnement de la Chambre, M. Delebecque s'est efforcé de comparer, au regard des questions de droit maritime, la justice étatique et justice arbitrale, avant de discuter sur les avantages respectifs de l'arbitrage à Londres et de l'arbitrage à Paris.

Les nombreuses questions de la trentaine de personnes présentes, traduisant un intérêt soutenu pour les affaires maritimes, ont alimenté un véritable débat sur l'institution même de l'arbitrage et, il faut le dire, certaines de ses dérives, eu égard au contentieux que l'arbitrage peut, parfois, susciter.

M. Delebecque, dans sa synthèse des travaux, est largement revenu sur cet aspect des choses, en organisant ses propos autour des inquiétudes et des espoirs au cœur du ménage droit maritime / arbitrage.

Suite et fin de l'article page 5.



Cette affiche ramène au temps du *Shogun*. On y voit une jonque de commerce bravant la tempête dans le sud de la mer de Chine. Publicité pour les lignes vers Taïwan et Dalian où la compagnie dominait le commerce. Elle met en avant l'enthousiasme des jours glorieux du commerce côtier. 1920 environ.

Avaries communes

Le cabinet Clyde & Co est intervenu avec succès pour une petite minorité des intérêts cargaison dans l'échouement du "CMA-CGM Libra" au large de Xiamen sur la base de la notion de "actionable fault" (acte passible de poursuite) du commandant selon la règle D des Règles de York et d'Anvers (lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute). L'accident s'est produit en mai 2011 avec un navire construit en 2009 qui naviguait seulement avec des cartes papier, l'ECDIS n'était pas fonctionnel, et le plan de voyage était incorrect.

L'arrêt de la Haute-Cour : <http://tinyurl.com/y56odthj>

Le commentaire de Clyde : <http://tinyurl.com/yx3lxuq>

La décision est intéressante à plus d'un titre :

● Les montants en jeu pour un échouement sans avaries (avec "seulement" 9,500 Evps) dont 9,5 mio \$ pour les sauveteurs !

● 92 % des intérêts cargaison ont payé la contribution sans opposition alors qu'*in fine*, le jugement a montré qu'ils n'avaient pas à le faire.

● Cette affaire souligne la nécessité d'accorder une attention particulière à toute demande de paiement de contributions en avarie commune.

La leçon est à retenir pour les immenses cas d'avaries communes à venir ("Maersk Honan", "Yantian Express", "Sincerity Ace", "APL Vancouver" etc).

Consortiums ou alliances

Lire le rapport de l'*International Transport Forum* (ITF) de l'OCDE sur l'exemption aux règles de la concurrence bénéficiant aux armateurs se terminant en 2020 :

<http://tinyurl.com/yygvouhq>



Ce condor en plein essor, serrant le pavillon dans son bec, symbolise la confiance en la réussite des opérations mondiales de la compagnie. L'affiche date des environs de 1920.

Le marché de l'assurance maritime en 2018

Les données commentées par l'IUMI (*The International Union of Marine Insurance*) et magnifiquement illustrées du marché mondial de l'assurance maritime dans le contexte de la performance économique mondiale, du commerce et de l'industrie maritime :

<https://tinyurl.com/y4sos34m>

Revue des réclamations 2018

L'assureur Allianz a publié son rapport :

Maritime : <http://tinyurl.com/y2aelbmy>

Général : <http://tinyurl.com/y32dndz9>

Voir notamment :

Page 14, les accidents majeurs pour les navires (2%), pour les avions (14%).

Page 19, la hiérarchie des causes en France.

Pages 42-45, la revue et la tendance pour le maritime.

Suite et fin de l'article : Droit maritime et arbitrage font-ils encore bon ménage ?

Les raisons de s'inquiéter existent. Elles viennent, a-t-il été répété, de cette jurisprudence qui développe, parfois à l'excès, les clauses d'arbitrage (le même phénomène étant observé à propos des clauses attributives de juridiction dont la reconnaissance systématique contribue à assécher le contentieux maritime français en créant, en conséquence, le risque d'appauvrir le droit maritime français et plus largement continental). Il suffit en effet qu'une clause d'arbitrage "se profile à l'horizon" pour que celle-ci soit admise. Les inquiétudes proviennent aussi de ce que les "anti suit injunctions" risquent de réapparaître avec le Brexit. On sait que ces mesures, sanctionnées pénalement (ce qui renvoie à une période d'un autre âge), sont souvent utilisées par des armateurs dont les chartes-parties contiennent une clause d'arbitrage à Londres, pour dissuader les affréteurs de contester ladite clause. Si l'ASI a été très heureusement condamnée par la CJUE, il n'est pas certain que cette jurisprudence ait un grand avenir, compte tenu de la probabilité du Brexit. Les inquiétudes dont il a été question tout au long de la réunion de la SLC s'expliquent, une fois encore, par le fait que l'on voit de plus en plus le contentieux maritime quitter la France et les pays continentaux. L'observation se vérifie via la jurisprudence sur les clauses attributives de compétence et celle dont Me Le Prado a fait état. Aujourd'hui, plus de 80 % des affaires maritimes sont traitées à Londres. S'il n'est pas question de discuter un seul instant les qualités des Anglais dans le *shipping*, il est cependant permis de se demander si le déséquilibre actuel dans la répartition des compétences est une bonne chose pour les opérateurs économiques et pour le monde maritime lui-même qui doit rester multilatéral. Plus fondamentalement, la question posée est de savoir si la jurisprudence qui valorise à l'excès les clauses d'arbitrage n'est pas contre-productive. Favorise-t-on l'arbitrage lorsque l'on force le consentement des intéressés qui ne sont qu'impliqués dans une opération et qui n'ont pas clairement accepté la règle de l'arbitrage ? Il est permis d'en douter.

Malgré ces inquiétudes, les espoirs demeurent. D'abord, parce que l'on se rend compte que les critiques que l'on peut nourrir à l'égard de l'arbitrage sont assez largement partagées, en tout cas en dehors de l'Hexagone. En Afrique, au Maghreb, en Amérique du Sud, nombreux sont ceux qui dénoncent le forçage du contrat et le recours à des concepts ou des raisonnements qui entretiennent un certain contentieux, à l'exemple du principe "compétence-compétence" dans son aspect négatif. D'autres motifs d'espoir viennent tout simplement de la pratique elle-même qui, dans le monde maritime, a bien compris que l'arbitrage, dûment accepté, pouvait gagner de nouveaux domaines en accompagnant précisément les évolutions économiques et sociales : celui de la grande plaisance en est un bon exemple, les litiges entre l'armateur et les membres de l'équipage étant légion et appelant certainement un traitement souple et proche des réalités que seul l'arbitrage peut apporter. Il en est d'autres, comme celui de la logistique qui ne cesse de prendre de l'importance et dans lequel le savoir-faire continental est reconnu. C'est certainement en prenant la mesure de ces changements et de ces évolutions que l'arbitrage et le droit maritime pourront continuer à faire bon ménage.



Le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ou l'expansion silencieuse continue

Gabriel Touchard
Arbitre maritime

La Gazette n°31 du printemps 2013 avait consacré plusieurs articles au GNL, notamment deux articles intitulés "Gaz Naturel Liquéfié – GNL" et "Le GNL, le carburant maritime du futur ?" qui tendaient à expliquer la situation du GNL en 2013 et ses perspectives. Nous proposons ici, six ans après, d'établir à ce jour un nouveau constat de la situation du GNL dans le monde.

Conformément à ce que ces deux articles annonçaient, le GNL a continué sa belle progression, concourant ainsi au renouvellement et au renforcement du secteur maritime. En effet, le GNL est indissociable du *shipping*, en raison de l'interface maritime des usines de liquéfaction et de regazéification du GNL, usines qui deviennent en outre de plus en plus souvent flottantes, du transport, maritime, du GNL et, maintenant, de l'envoi du GNL comme carburant de la flotte maritime mondiale.

Cette expansion continue et silencieuse du GNL s'explique par plusieurs facteurs :

- Le fait que le GNL/Gaz naturel soit la plus propre des énergies fossiles. Sa combustion entraîne en effet significativement moins d'émissions de CO2 que celles du charbon et du pétrole et, contrairement au charbon et au pétrole, elle n'entraîne aucune émission de particules fines.
- Le Gaz naturel est une ressource abondante. Ses réserves sont estimées à plus d'une centaine d'années.
- La dé-corrélation récente (depuis une petite dizaine d'années) du prix du GNL/Gaz naturel de celui du pétrole, couplée à une offre de GNL abondante, tend à limiter le niveau de prix du GNL à des niveaux compétitifs pour les importateurs/acheteurs, contribuant ainsi à l'augmentation de sa part de marché.

En conséquence, le commerce international de l'ensemble GNL et gaz naturel, qui était de 2 000 millions de tonnes par an (mtpa) en 2000, sera de 4 500 mtpa en 2030, la part du GNL ne cessant d'augmenter pour atteindre 15 % en 2030 (soit 700 mtpa de GNL en 2035 contre 435 aujourd'hui).

[Suite de l'article page 6.](#)

Le GNL

La note de synthèse de l'ISEMAR "Les nouvelles dimensions du marché du GNL" <https://tinyurl.com/y3rq6uj2> avec la cartographie des échanges internationaux de GNL :

<https://tinyurl.com/yygunydt>

Gaz à effet de serre

L'objectif du livre blanc du *Sustainable Gas Institute* de l'Imperial College de Londres est d'examiner les données techniques de l'utilisation du gaz naturel comme carburant de transport pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Le rapport examine également d'autres options possibles.

<https://tinyurl.com/y585tnjo>



Cette jeune-fille en kimono bleu marine présente "Horai Maru" de 9192 GT, acheté à l'étranger en 1923 pour la ligne Kobe-Keelung.

Transition énergétique 2018/2050

De nombreux signes indiquent que l'industrie de l'énergie va connaître de profonds changements. DNV GL (Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd) constatant, entre autres, que les nouvelles capacités de production d'énergie renouvelable ont plus que doublé l'année dernière et considérant que la transition énergétique est certainement une grande source de risques et d'opportunités a édité une étude très complète sur ces perspectives.

Le résumé :

<http://tinyurl.com/y2geqkul>

Le dossier complet peut être demandé à DNV GL :

<https://eto.dnvgl.com/2018/download>

Suite et fin de l'article "Le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ou l'expansion silencieuse continue".

Cette situation explique, par exemple, le récent rachat par Total de l'activité GNL d'Engie, Total souhaitant accentuer son positionnement sur le gaz naturel et le GNL, Engie souhaitant quant à elle accentuer son positionnement sur les énergies renouvelables.

Voici quelques caractéristiques illustrant cette expansion continue du GNL :

Alors qu'il existait en 1970, 3 trains de production de GNL dans le monde et 5 pays importateurs, il existe aujourd'hui 94 trains de production pour 165 terminaux de regazéification. Et l'augmentation de ces chiffres va continuer dans les années à venir, notamment du côté des USA et de l'Australie, où de nouveaux trains de production de GNL sont sur le point d'être mis en service. A tel point que certains parlent d'un "tsunami" de GNL s'appêtant à déferler sur le monde. Si l'expression est exagérée, elle n'en demeure pas moins illustrative d'une augmentation significative et constante de la production de GNL, année après année, dans le monde, en particulier actuellement et dans les deux ou trois années à venir.

On constate, en outre, une augmentation tendancielle continue de la capacité des trains de production de GNL, qui est passée en moyenne de 1 à 2 mtpa à 5 aujourd'hui (les trains qataris détenant encore le record de 8 mtpa).

Le nombre et la capacité des navires de transport de GNL (méthaniers) n'ont cessé d'augmenter eux aussi. En effet les 400 méthaniers de 2013 sont maintenant 600 (incluant les navires en commande). En outre, leur capacité est passée depuis 10 ans de 138 000 m³ à 266 000 m³ pour les plus gros (pour mémoire, 150 000 m³ de GNL correspondent à la consommation annuelle en gaz naturel d'une ville de 220 000 habitants). Le caractère hautement technologique et le fait que la sécurité soit la priorité de toute la chaîne des acteurs maritimes du GNL, où les *vettings* croisés de ces différents acteurs et de leurs méthaniers sont constants, expliquent le "track record" à ce jour irréprouvable de la flotte de méthaniers : zéro accident significatif.

On constate par ailleurs un phénomène de "maritimisation" des usines de regazéification. En effet, devant le besoin croissant et rapide en GNL/Gaz naturel, beaucoup de pays importateurs optent, plutôt que pour la construction *onshore* d'usines de regazéification, pour des navires regazéificateurs, les *Floating Storage Regazéification Units* (FSRUs), dont le nombre est aujourd'hui de 35 et qui ne cesse d'augmenter lui aussi. Cette solution présente le grand avantage de la flexibilité et de pouvoir être mise en place beaucoup plus rapidement que la construction d'une usine de regazéification *onshore*. Il existe également des usines de liquéfaction flottantes, les *Floating Production Storage Offloading* (FPSO) récemment mises en service (3 à ce jour). Le niveau d'ingénierie nécessaire à la construction de ce type d'usine flottante est extraordinaire.

La chaîne de GNL tend également à se ramifier (*small-scull*). En effet, aux grandes lignes maritimes du commerce international de GNL qui, comme mentionné plus haut, s'intensifient chaque année avec de nouveaux points de production et de consommation, s'ajoute le phénomène de "ramification" de ces lignes de GNL qui tendent à atteindre des points plus reculés, notamment dans les zones géographiques les moins accessibles.

Enfin, le *shipping* montre la voie dans l'amélioration du bilan carbone et dans la lutte contre la pollution en passant du carburant marin classique, le fioul ou le diesel, au GNL. Aujourd'hui, plus de 25 ports sont équipés de stations de soutage en GNL et tous les grands ports suivent cette tendance. Il existe plus de 250 navires (sans compter les méthaniers) en activité ou en commande fonctionnant au GNL. Les premiers paquebots au GNL sont actuellement en cours de livraison. CMA-CGM, qu'il convient de saluer ici pour sa position avant-gardiste et environnementale, a été le premier armateur à commander des porte-conteneurs géants (22 000 EVP) fonctionnant au GNL. Leur livraison commencera dès le début 2020.

Cette expansion continue et silencieuse du GNL est une chance pour le secteur du *shipping*, en ce qu'elle accompagne et renforce la capacité du monde du *shipping* à se perfectionner, à être à la pointe de la technologie, de la lutte contre la pollution et contre le réchauffement climatique, ainsi que de l'affirmation d'une sécurité optimale.



Maquette d'un "Floating Storage Regazéification Unit"

<http://tinyurl.com/y48xhgme>

Jurisprudence

● En désignant une institution chargée d'administrer l'arbitrage, les parties renoncent, sauf carence de l'institution ou déni de justice, à demander au juge de s'y substituer.

CA Paris, 1-1, 13 nov. 2018,
N° 16/25942 et N° 17/01561.

● Justifie légalement sa décision de refus d'annulation pour violation de l'ordre public international à la suite du retrait de demandes reconventionnelles à défaut de paiement de la provision, la cour d'appel qui, après avoir relevé que l'arbitre n'avait pas expressément retenu le caractère indissociable des demandes, fait ressortir qu'il a pris en considération les moyens soutenus tant en demande qu'en défense.

Cass. 1ère civ. 17 oct 2018,
N° 17-21411.



1924 - Une mère surveille son fils pendant que passe "Horai Maru" (9192 GT) du service Kobe - Keelung. Cette affiche résolument moderne pour l'époque symbolise l'optimisme de la compagnie.

Rapport 2019 BRS

"L'incertitude en 2018 provoquera de nouveaux développements en 2019. Ce qui s'est passé à la fin de l'année dernière sur les marchés boursiers mondiaux pourrait être un indicateur, mais nous dit certainement que l'incertitude ne conduit pas à des marchés forts mais bien à des opportunités. En 2019, il faudra revoir constamment la stratégie et adopter une approche souple face aux changements inévitables".

<https://tinyurl.com/y5kv7kn7>



Manceuvres

3e partie

Remorquage, sauvetage, relevage d'épaves ...



● Le documentaire "Chasseur de tempête" à bord de l'"Abeille Flandre", ange gardien maritime à la pointe de Bretagne (V. 39'57") : <https://youtu.be/Re8M8dCqbQY>

● Remorquage du Roro "Modern Express" par SMIT en janvier 2016 dans le golfe de Gascogne (V. 5'19") : <https://youtu.be/tjmO7ohBkhM>

● L'héroïque sauvetage du "Green Lily" par l'équipage des garde-côtes anglais et sauveteurs de la Lerwick Lifeboat Station (V. 6'23") : <https://tinyurl.com/ycf6r9hb>

● Le travail sur le pont par forte mer à bord du navire d'assistance offshore AHTS "Skandi Vega" (V. 4'11") : <https://tinyurl.com/y3zahyam>

● "Costa Concordia", France TV info revient sur deux ans et demi d'opérations spectaculaires : le redressement puis le déplacement d'un monstre des mers, échoué au large de l'île du Giglio, en Italie. Textes et vidéos : <https://tinyurl.com/ycqzta2x>

● Opération de sauvetage du vraquier "Benita" de 180 m. en 2016 échoué dans le sud de l'île Maurice (V. 9'29") : <https://youtu.be/3dRjysol1rs>

● Le travail des remorqueurs pour déséchouer deux navires le "Celia" et le "BSLE Sunrise" échoués en 2012 après une tempête sur une plage près de Valence (V. 9'13") :

<https://youtu.be/tY3VIQ2nW7Y>

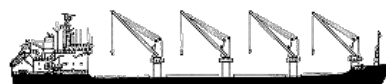
● Le "Tricolor", porte-conteneurs de 16 000 tpl, a coulé après avoir heurté un porte-conteneurs dans la Manche, près de la France, en 2003. SMIT Salvage a dirigé le consortium qui a réussi à enlever l'épave (V. 26'53") : <https://youtu.be/0ENOJBLVgju>

● Relevage de l'épave et de la cargaison du "Cabrerá" sur l'île d'Andros et opération de nettoyage à terre par des équipes spécialisées (V. 12'23") : <https://youtu.be/Loo5tlnJocI>

● La fin de vie d'un super tanker le "Front Driver" qui s'échoue volontairement sur la plage d'un chantier de démolition près de Karachi au Pakistan, le travail de démantèlement (v. 20'41") : <https://tinyurl.com/ybw6okkg>



Navire supply qui "fait les ancres" (Running anchors) dans du temps moyen.





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

17/01 Port News - En 2018, les ports chinois ont manutentionné 9,22 milliards de tonnes.

28/01 Le Marin - La rupture du barrage de retenue de la mine de Corrego do Feijao de Vale, qui a fait au moins 58 morts et 300 disparus, va réduire les exportations du mineur brésilien d'environ 6 % et impactera les armateurs de grands vraquiers déjà touchés par le ralentissement chinois.

06/02 Lloyd 's List - Hapag Lloyd est le premier armateur à convertir un "grand" porte-conteneurs (de 15 000 Evps) à la propulsion au gaz. Le "Sajir" pourra fonctionner avec du GNL ou du mazout à faible teneur de soufre (LSFO, en anglais). Il est l'un des 17 navires de la flotte qui ont été conçus à l'origine pour être prêts pour le GNL.

11/02 The Loadstar - Port de rivière, Hambourg voit les grands porte-conteneurs lui échapper, faute d'un tirant d'eau suffisant. Des travaux de dragage et d'élargissement sur les 116 Kms du chenal de l'Elbe sont prévus.



Pour exprimer l'état d'esprit conquérant de la compagnie, l'artiste a choisi un personnage héroïque tiré d'une fable célèbre au Japon. Momotaro porte un costume et est maquillé comme un acteur de Kabuki. Sur le drapeau portant le logo d'OSK Line, figure le caractère signifiant "défi".

L'affiche date du début des années 1920.

26/02 International Chamber of Shipping - Au 1er janvier 2020, lorsque le plafond global de soufre de l'OMI, exigeant une teneur maximale de 0,5% en soufre, prendra

pleinement effet, le rapport de non-disponibilité de fioul (FONAR en anglais) à faible teneur de soufre qui pourra être émis dans des circonstances exceptionnelles ne devra en aucun cas être considéré comme un "laissez-passer" aux armateurs pour l'utilisation ou le transport de carburant non conforme.

08/03 L'Antenne - L'International Union of Marine Insurance (IUMI) a passé au crible les derniers incendies à bord des navires, nombre de sinistres sont causés par des cargaisons mal déclarées et par des matières dangereuses mal transportées. Ils évoquent également les risques pour assurer la marchandise embarquée sur des navires géants. Tout en tenant compte des spécificités géographiques du marché mondial, ils estiment aujourd'hui que le montant global des primes encaissées ne permet pas de couvrir les pertes et les dépenses.

09/03- Ports maritimes et fluviaux

Publication du décret portuaire qui modernise la gouvernance des ports maritimes et fluviaux:

<https://tinyurl.com/y4gqxdh5>

20/03 Journal de la Marine Marchande - Maersk Oil Trading and Investments lance la vente de l'intégralité de sa participation dans Total.

21/03 Hellenic Shipping News - Pour continuer à exporter ses produits pétroliers malgré les sanctions, l'Iran établirait de faux documents de chargement.

22/03 Lloyd's List - Le Registre polonais défie les sanctions américaines en immatriculant des pétroliers iraniens.

26/03 Journal de la Marine Marchande - Brittany Ferries confirme l'arrivée d'un 4e navire neuf et l'affrètement d'un 3e ferry de type E-Flexer, le deuxième du genre à être propulsé au GNL, avec le "Honfleur".

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

01/04 Isemar - Avec le Brexit, beaucoup d'acteurs sectoriels du Londres maritime préfèrent être localisés dans l'Union-européenne. Lire le rapport complet de l'état des lieux à l'heure du Brexit :

<http://tinyurl.com/yxurkvx5>

02/04 Maritime Executive - La China Navigation Company (CNCo) achète les filiales de vrac sec de Hamburg Süd qui opère une flotte de 45 navires. Hamburg Süd, filiale de la famille Maersk, va se recentrer sur le secteur des porte-conteneurs.

Le Droit Maritime Français
Promotion -15% pour tout nouvel
abonnement avant fin avril.
Extrait d'une édition récente :
<http://tinyurl.com/y5andzhr>

Actualité de la Chambre



**Avis aux arbitres et membres de la
Chambre**

**Le Conseil d'Administration et
l'Assemblée Générale auront lieu le
Mercredi 12 juin 2019.**

Ils seront suivis en soirée, comme l'année
dernière, d'un cocktail dînatoire.

Ut interbonos oportet agere



Comme il convient d'agir
entre gens de bien

Pour s'abonner **GRATUITEMENT**
à la lettre d'information électronique
la Gazette de la Chambre
Contacter le Secrétariat de la Chambre :
contact@arbitrage-maritime.org

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou - 75002 Paris

Tel : 33-(0)1 42 96 40 41

Fax : 33-(0)1 42 96 40 42

Secrétariat :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Site web :

<http://www.arbitrage-maritime.org>

Dispositions légales

Les opinions émises dans les articles sont
propres à leurs auteurs et n'engagent ni la
Rédaction, ni la Chambre Arbitrale
Maritime de Paris.