



# LA GAZETTE

DE LA CHAMBRE ARBITRALE  
MARITIME DE PARIS

**LA CLAUSE BIMCO FUEL EU**  
Philippe DELEBECQUE

**L'EXPÉRIENCE DES TRIBUNAUX  
ÉCONOMIQUES À L'ÉPREUVE  
DE LA MER**  
Hervé LAROQUE

**QUAND UNE LOCATION DE BATEAU  
VIRE AU DRAME**  
François-Xavier RUBIN DE CERVENIS

# GAZETTE DE LA CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

#65 - Printemps 2025

## Sommaire

Éditorial : la clause Bimco Fuel EU .....	3
L'expérience des tribunaux économiques à l'épreuve de la mer .....	4
Quand une location de bateau vire au drame .....	7
Un engin flottant mythique .....	12
Brèves .....	13
Web maritime .....	15
Législation .....	16
Jurisprudence .....	17

# La clause Bimco Fuel EU

## Fuel EU Maritime clause for Time Charter Parties 2024

**Philippe DELEBECQUE**

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

L'objectif de la clause<sup>1</sup> en question est de mettre en musique le règlement européen (UE) 2023/180<sup>2</sup>, ce qui ne va pas de soi si l'on rappelle que le texte comprend 72 considérants introductifs, 32 articles et 5 annexes !

Il s'agit d'obliger les navires de plus de 5 000 tonnes de jauge brute faisant escale dans des ports européens (sauf exceptions notamment pour les navires de pêche) à réduire l'intensité des gaz à effet de serre servant d'énergie utilisée à bord et à se raccorder à l'alimentation électrique à quai.

Le règlement est, faut-il le souligner ?, touffu et parfois obscur. Il est également difficile à mettre en œuvre. On en conviendra aisément : comment concrètement produire un plan de surveillance pour chacun des navires et le présenter pour approbation initiale au vérificateur de l'UE. *Bis repetita - non placent* - en cas de modification importante des itinéraires (*liners*) ou à chaque voyage (*tramping*).

Les armateurs de ligne régulière ont sans doute les moyens, le personnel et la compétence pour assurer cette mise en œuvre. Ce n'est pas le cas pour les armateurs de feeders et de caboteurs qui naviguent dans tous les sens en Europe ou encore pour les armateurs et opérateurs de navires vraquiers avec des chaînes de chartes-parties à temps sur lesquelles s'adosent des chartes au voyage.

Cette réglementation pose en outre des problèmes de responsabilité. On peut en effet se demander qui est responsable de la déclaration de conformité et donc tenu des pénalités applicables. C'est sans doute le ship manager identifié en application du code ISM, bien qu'il n'ait pas le contrôle de l'approvisionnement en carburants et en énergie. D'où la nécessité de trouver une solution contractuelle dans laquelle les propriétaires fournissent

une garantie correspondant à l'exposition du gestionnaire, tout en conservant en contrepartie un contrôle total sur les opérations bancaires, les emprunts et la mise en commun des ressources (cf. déclaration du BIMCO : « *This calls for a contractual solution where the owners are to provide security corresponding to the managers' exposure while, in return, maintaining full control over banking, borrowing and pooling.* »).

La nouvelle clause BIMCO s'efforce précisément si ce n'est de résoudre toutes ces difficultés, du moins de répartir les responsabilités entre les parties, frèteur et affrèteur.

Rien ne s'oppose à ce que soient conclus entre la compagnie propriétaire ou simple exploitant du navire et les opérateurs commerciaux du navire des accords par lesquels ces opérateurs acceptent de se répartir la charge des pénalités prévues. Inutile de dire que ces clauses méritent d'être rédigées avec la plus grande attention pour épargner aux parties de sérieux conflits. Sauf à attendre les réponses appropriées que saura donner la jurisprudence arbitrale.

On rappellera que le BIMCO a déjà adopté plusieurs « green clauses », démontrant par là son engagement écologique : *Emission Trading Scheme Allowances Clause for SHIPMAN*<sup>3</sup>, et « *ETS clauses for Voyage Charter Parties and Contracts of Affreightment*<sup>4</sup>.

1 - Voir Clause BIMCO FUEL EU <https://tinyurl.com/26vzshc6>

2 - Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48-100) <https://tinyurl.com/2s2mhzzk>

3 - <https://tinyurl.com/29924dp9>

4 - <https://tinyurl.com/5en8y98k>



# L'expérience des tribunaux économiques à l'épreuve de la mer !

**Hervé LAROQUE**

AVOCAT HONORAIRE, ARBITRE MARITIME

Il devient compliqué pour les acteurs du monde du transport de déterminer rapidement comment faire pour préserver leurs droits, assigner pour interrompre une prescription, ou même engager une procédure en responsabilité devant les Tribunaux des Activités Économiques (TAE).

En effet, d'une part la loi de programmation de la justice en date du 20 Novembre 2023, et d'autre part le décret N°2024-1225 du 30 décembre 2024 publié au JO du 31/12/2024, fixent le montant de la contribution pour la justice économique (CJE) que la demanderesse qui prend l'initiative d'une procédure doit acquitter à titre expérimental, du 1<sup>er</sup> Janvier 2025 au 31 décembre 2028, devant les Tribunaux sélectionnés, ceux dits des Activités Économiques ; et le paiement de cette contribution est évidemment limitée aux tribunaux désignés pour cette expérimentation, soit Auxerre, Avignon, Le Havre, Le Mans, Limoges, Lyon, Marseille, Nancy, Nanterre, Paris, Saint Briec, et Versailles.

L'Ordre des Avocats au barreau de Paris, comme le Conseil national des Barreaux sont opposés à l'introduction de cette contribution financière et ont décidé d'exercer un recours devant le Conseil d'Etat, pour rupture d'égalité entre les contribuables d'une part, et le risque de forum shopping entre tribunaux pour échapper au paiement de cette contribution, d'autre part.

Nous examinerons successivement le champ d'application de la contribution (1), le barème de la contribution (2), les modalités de versement de celle-ci (3), et enfin la sanction du défaut de versement (4).

## 1 - LE CHAMP D'APPLICATION DE LA CONTRIBUTION :

### L'article 1<sup>er</sup> du décret du 30 Décembre 2024 dispose

*La contribution pour la justice économique mentionnée à l'article 27 de la loi du 20 novembre 2023 susvisée est due par l'auteur de la demande initiale, lorsque la valeur totale des prétentions qui y sont contenues est supérieure à un montant de 50 000 €. Les demandes incidentes ne sont pas soumises à la contribution pour la justice économique.*

*Lorsque la demande initiale est formée par plusieurs demandeurs, la contribution pour la justice économique est due par chacun d'eux, et la valeur totale des prétentions est appréciée séparément pour chacun. Les sommes demandées au titre des frais de procédure non compris dans les dépens ne constituent pas des prétentions dont la valeur doit être prise en compte pour l'assujettissement à la contribution pour la justice économique ou pour le calcul du montant de cette contribution.*

C'est le demandeur principal qui est concerné; non les demandes additionnelles, incidentes ou reconventionnelles. La demande en principal doit excéder 50 000 €.

Si la demande est formée par plusieurs demandeurs, (par exemple par différentes compagnies d'assurances) la contribution est due par chacun d'eux et s'apprécie donc séparément pour chacun d'eux.

## 2 - Le barème de la contribution

Le barème est différent pour les personnes morales et pour les personnes physiques. Pour les personnes morales demanderesse, seules sont concernées celles qui ont plus de 250 salariés.

Le montant de la contribution va varier en fonction du chiffre d'affaires et des bénéfices de la personne morale ; les critères sont complexes puisque le décret retient, pour apprécier la capacité contributive du demandeur à l'instance, le chiffre d'affaires annuel moyen sur les trois dernières années qui doit se situer entre 50 et 1500 millions d'Euros, et un bénéfice annuel moyen sur les trois dernières années supérieur à 3 millions d'Euros ; si ces deux conditions sont réunies, la contribution est fixée à 3% des demandes avec un maximum de 50 000 €. Pour les personnes morales dont le chiffre d'affaires annuel moyen des trois dernières années est supérieur à 1500 millions d'euros, dès lors que le bénéfice annuel moyen des trois dernières années est positif, la contribution est fixée à 5% avec une limite à 100 000 €.

Il n'est pas dit quels documents le demandeur doit produire au Greffe pour justifier des critères visés et quels documents il devra donner !

Pour les personnes physiques, le décret se réfère au revenu fiscal de référence tel que défini au 1° du IV de l'article 1417 du CGI, par part ; on ne dit évidemment rien de la personne physique de droit étranger... Ainsi la contribution est fixée à 1% des demandes pour les personnes dont le revenu est compris entre 250 000 € et 500 000 € avec une limite à 17 000 € ; la contribution est de 2% des demandes avec une limite à 33 000 € pour les personnes physiques dont le revenu fiscal est compris entre 500 000 € et 1 000 000 € ; la contribution est de 3% des demandes avec une limite à 50 000 € si le revenu fiscal de référence est supérieur à 1 000 000 € !!

Il doit sans doute s'agir du revenu fiscal de référence de l'année précédente servant de calcul à l'impôt de l'année en cours ?

Sans doute la personne physique devra présenter au greffe son avis d'impôt de l'année précédente ?

## 3 - Les modalités de versement de la contribution

L'article 4 du décret dispose que le demandeur joint à l'acte introductif d'instance les documents justificatifs de sa situation. En cas de pluralité de demandeurs, chaque demandeur doit justifier de sa situation.

On se demande si l'assignation ne devra pas contenir un paragraphe spécifique pour permettre au Greffier de comprendre les documents qui lui sont soumis !

C'est le greffier qui détermine si le demandeur est assujéti à la contribution, en calcule le montant, le cas échéant après avoir demandé des justificatifs manquants ou complémentaires. Quand le demandeur est assujéti à la contribution, c'est le greffier qui l'avise par tous moyens, avant la première audience du montant du et de l'irrecevabilité qu'il encourt en cas de non-paiement.

Il revient donc au greffier des Tribunaux des Activités Économiques de procéder au calcul et au recouvrement de cette contribution, au vu de l'exploit introductif d'instance et des pièces que le demandeur doit y annexer pour justifier de sa situation.

L'article 5 du décret prévoit que le versement est fait au guichet du Greffe ou par voie électronique, contre justificatif.

Le Greffe va conserver sur un compte dédié le montant de la contribution jusqu'à trois mois après le jugement qui constate le dessaisissement du Tribunal ou l'extinction de l'instance.

L'article 6 dispose que la contribution est remboursée en cas d'extinction de l'instance à la suite d'un désistement ou en cas de transaction conclue à la suite du recours à un mode amiable de résolution des différends.

L'objectif est sans doute de favoriser des transactions et de réduire ainsi les procédures soumises au Tribunal, en incitant les parties à trouver un accord.

Comme cela a été précisé, c'est le demandeur qui doit payer la contribution ; mais si le demandeur gagne son procès, la

contribution sera mise à la charge de la partie perdante ; en effet la loi 2023-1059 du 20 Novembre 2023 dispose en son titre 3, article 27 que « Les dispositions du code de procédure civile relatives aux dépens sont applicables à la contribution prévue au présent article. »

#### 4 - La sanction du défaut de versement de la contribution

La sanction est grave ; elle est prévue tant par l'article 27 de la loi : « à peine d'irrecevabilité que le juge peut prononcer d'office », que par l'article 7 du décret, dont l'alinéa 1<sup>er</sup> prévoit « en cas de non versement de la contribution, l'irrecevabilité peut être prononcée, même d'office par la formation de jugement, ou le juge chargé d'instruire l'affaire. La décision doit permettre au demandeur dans les 15 jours de la décision d'irrecevabilité de la verser, et le juge devra alors rétracter sa décision ».

On perçoit bien les tâches qui vont peser sur les greffiers des tribunaux de commerce : contrôler les pièces soumises par les demandeurs pour justifier de l'application ou non de la contribution, suivre le recouvrement de la taxe et suivre le cas échéant la décision d'irrecevabilité et de rétractation.

Si l'objectif est d'alléger les rôles des tribunaux de commerce en incitant les parties à la médiation, à l'arbitrage ou à la

transaction en dehors du Tribunal, alors on laisse au Tribunal la charge du contrôle du versement de la contribution et des sanctions qui y sont attachées, avec les incidents de procédure que l'on vient d'évoquer !

La brève étude que nous avons faite des termes de la loi et du décret instituant la contribution de justice économique montre que les différents acteurs seront traités inégalement devant la justice, selon les Tribunaux saisis, et tout aussi inégalement en fonction de la nature et du montant des demandes, et de la qualité du demandeur.

Certes le législateur entend favoriser les règlements amiables des conflits économiques entre professionnels ; il est certain que les acteurs professionnels se tourneront vers la médiation ou l'arbitrage professionnel dont le coût risque d'être inférieur à la CJE, et dont la qualité d'écoute et de suivi sera meilleure !

L'incitation est pour le moins sélective et couteuse ! N'est-on pas dans le cycle de l'absurde où l'on remplace l'examen de fond des dossiers par le Tribunal, par un contrôle de paiement d'une taxe à peine d'irrecevabilité par le greffier ; et les procédures ne vont-elles pas se rallonger artificiellement du fait des contestations liées à cette contribution ? ■

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

## LA GAZETTE DE LA CHAMBRE

Contactez le Secrétariat de la Chambre : [contact@arbitrage-maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

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 2025



# Quand une location de bateau vire au drame

## François-Xavier Rubin de Cervens

DIRECTEUR, BEAMER - DIRECTOR, MARINE ACCIDENT INVESTIGATION AUTHORITY  
FRANCE EMAIF CHAIRMAN

Une journée ensoleillée au large de Marseille a tourné au drame lorsqu'une vedette hors-bord à moteur, le SKY FALL, a percuté de plein fouet un ancien chalutier reconverti en support de plongée, le DIPLODUS. Si les dégâts sur le DIPLODUS sont impressionnants, il n'y a heureusement pas eu de décès, cependant l'accident a fait 4 blessés graves.

En arrière-plan de cet accident apparaît la complexité juridique persistante entourant la location de bateaux de plaisance, soulevant des interrogations sur les pratiques du secteur. Le rapport complet du BEA mer est [téléchargeable ici](#).

### L'ACCIDENT

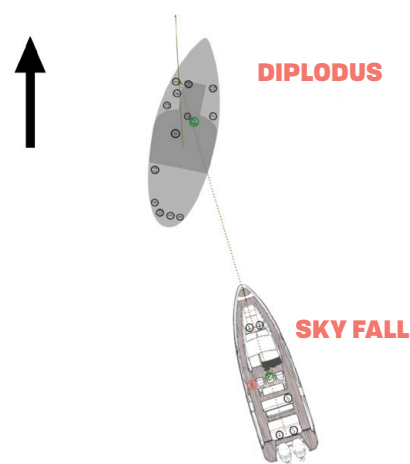
Le 9 septembre 2023, le DIPLODUS, un ancien chalutier reconverti en support de plongée, quitte le port de la Pointe Rouge à Marseille pour une journée de comptage des ressources halieutiques avec 14 plongeurs à bord. De son côté, le SKY FALL, une vedette à moteur moderne louée par un groupe de 6 personnes via ClickandBoat, part de la Marina de Corbière dans le parc national des Calanques, avec son propriétaire, skipper, et 7 personnes à bord.

Après leurs activités respectives, les deux navires prennent la direction du passage étroit et particulièrement fréquenté des Croisettes.

Alors que le SKY FALL se trouve derrière le DIPLODUS, à la

sortie de la zone à vitesse limitée, il accélère brutalement et infléchit sa route en même temps. Quelques instants plus tard, filant à près de 29 nœuds, il percute violemment le DIPLODUS par tribord arrière, traverse son pont, arrache toutes les superstructures et projette 9 personnes à la mer.

L'accident fait 13 blessés, dont 4 en urgence absolue. Le DIPLODUS est déclaré en perte totale, tandis que le SKY FALL ne subit que des traces de peinture.



*Reconstitution du positionnement relatif du Diplodus et du Sky Fall peu avant l'accident. Les cercles indiquent les positionnements des personnes à bord (P : pilote au moment de l'accident, les autres chiffres indiquent les passagers).*

### LE FACTEUR HUMAIN

À la sortie de la zone où la vitesse est restreinte à 5 nœuds, dans une espace très fréquenté, le skipper du SKY FALL accélère brutalement. Au même instant, son attention est

détournée par un passager se tenant debout. Il se retourne pour lui demander de s'asseoir et, très probablement, ce mouvement entraîne également une rotation involontaire du volant. La trajectoire du navire est alors modifiée, dirigeant le SKY FALL droit sur le DIPLODUS. Les passagers du SKY FALL, venus profiter des festivités liées à la Coupe du Monde de rugby, avaient consommé de l'alcool, à bord comme lors d'un déjeuner au restaurant du Frioul.

Le propriétaire du SKY FALL, bien qu'étant un plaisancier expérimenté, ne possède pas de qualification professionnelle. Son activité épisodique ne lui permet pas d'être totalement préparé à gérer des situations délicates, comme le ferait un professionnel qualifié habitué à encadrer des groupes pouvant être dissipés. Par ailleurs, le permis bateau ne prépare pas à l'utilisation de navires de forte puissance, qui doit être faite avec une extrême prudence (voir le rapport du BEAmer, abordage des navires RUM N'FISHING et LE YAKUZA'S BOAT le 04 août 2022 en baie de Fort-de-France, publié en septembre 2023).

### UNE ZONE AVEC UN CONCENTRÉ D'ACTIVITÉS MARITIMES

En fin d'après-midi, de nombreux navires font route vers Marseille et les ports alentours, empruntant le passage des Croisettes, plus court que le trajet passant au large. Ce passage constitue un goulet d'étranglement où cohabitent voiliers, navires à moteur, paddles et nageurs.

La limitation de vitesse à 5 nœuds réduit généralement le risque d'accident, mais l'organisation des flux repose uniquement sur cette contrainte dans une zone très restreinte. L'accident s'est produit à la sortie du passage, en dehors des 300 mètres réglementés, là où il n'y a plus de limitation de vitesse et où les navires accélèrent rapidement, presque par réflexe, en prenant des routes divergentes.

Étendre la zone maritime où la vitesse est limitée permettrait de réduire le risque d'abordage. En effet, une zone de limitation de vitesse plus vaste fournirait aux navires une possibilité de distance de sécurité accrue les uns par rapport aux autres ; ainsi, à la sortie de cette zone de limitation augmentée, les navires disposeraient d'un espace de manœuvre plus important pour pouvoir accélérer, réduisant

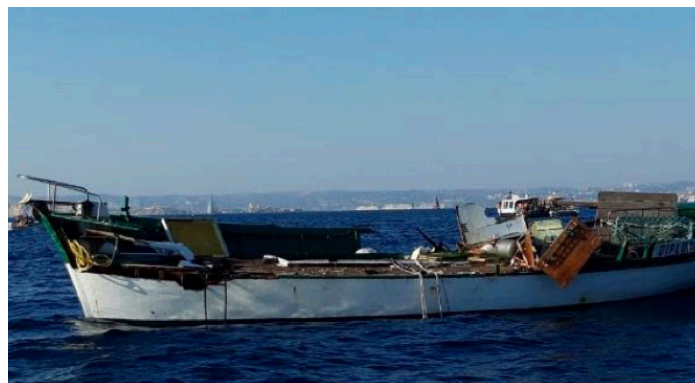
les possibilités de collisions.

### UNE LOCATION AUX CONTOURS INCERTAINS

Le SKY FALL avait été loué par un groupe de touristes britanniques via la plateforme ClickandBoat, pour une sortie festive lors de la Coupe du Monde de rugby.

Sur le site, cette location s'inscrivait sous le régime de la « co-navigation », où le propriétaire met son bateau à disposition en partageant les frais avec les passagers pour une navigation commune. Toutefois, la réalité était bien différente : le propriétaire, agissant en tant que skipper, assurait seul la navigation et la sécurité des passagers.

Pour le locataire, le choix de passer par la plateforme reposait probablement sur la facilité et le prix attractif, sans vérifier si cette solution était réellement adaptée à son besoin qui relevait du transport ludique avec prise en charge complète.



Vue du Diplodus côté bâbord avant, après avoir été traversé par le SKY FALL. Source photographe amateur à comparer à la photo du navire avec ses superstructures avant accident

### LE STATUT DE LA LOCATION

Les conditions générales de la location du SKY FALL, passée sur la plateforme ClickandBoat<sup>1</sup>, peuvent paraître ambiguës, sinon inadaptées pour ce cas précis.

La co-navigation doit rester une navigation privée et partagée sans rémunération du chef de bord.

Selon l'administration<sup>2</sup> :

« La co-navigation s'inscrit dans des valeurs de convivialité, de



solidarité et de partage. C'est une navigation privée et partagée sans rémunération du chef de bord. En faire un commerce est un délit. Pour respecter la réglementation, la participation aux frais ne doit pas dépasser les coûts générés par la sortie (carburant, frais d'amarrage, pique-nique, boissons, etc.) divisés par le nombre de personnes à bord (y compris le chef de bord).

Sont interdits l'embarquement payant de passagers et la location de navire avec skipper par des particuliers. Ce sont des prestations commerciales pour lesquelles :

- le navire doit disposer des titres adéquats délivrés par l'administration ;
- le chef de bord doit disposer d'un brevet de la marine marchande délivré par l'administration. A défaut, le chef de bord et les personnes embarquées s'exposent :
  - à des risques en matière de sécurité, de droit du travail,
  - à un éventuel défaut d'assurance mais également
  - à des sanctions pénales ».

Lorsqu'il met à la location un navire en co-navigation, il s'agit pour le loueur de respecter cet état d'esprit de partage pour une navigation de loisir commune ; la sortie du SKY FALL fait plutôt apparaître d'une part un donneur d'ordre, les passagers qui déterminent le trajet, et d'autre part le propriétaire loueur et skipper, exécutant au service du groupe. Aussi, la sortie semble plus proche d'un service de transport que d'une co-navigation authentique.

De nombreux propriétaires et locataires ne maîtrisent pas les subtilités juridiques de la location de navires, ce qui a des conséquences importantes sur les normes de sécurité applicables.

## UN CADRE COMPLEXE ET DES RESPONSABILITÉS MAL MAÎTRISÉES

Il est souvent fait une comparaison entre le transport maritime et le transport routier pour l'utilisation en partage de véhicules, mais celle-ci semble loin d'être pertinente. Contrairement à la route, la mer impose des contraintes spécifiques : l'éloignement, l'isolement et la force des

éléments rendent toute intervention immédiate impossible.

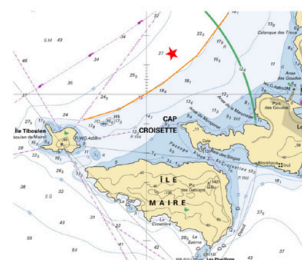
Ces dernières années, les plateformes de mise en relation entre propriétaires et locataires ont connu une expansion spectaculaire. Elles présentent l'énorme avantage de pouvoir mettre en contact rapidement les loueurs et propriétaires à large échelle, avec une praticité inégalée.

Les uns y voient une source de revenus permettant de réduire le coût d'entretien du navire, les autres une opportunité de louer des navires à des prix compétitifs, ou encore de partager avec d'autres navigateurs une passion ou une activité commune, notamment dans le cadre de la co-navigation.

Cependant, en dépit de la performance et l'ergonomie de ces plateformes, passer par une plateforme de location de bateaux comme ClickandBoat (cas du SKY FALL) donne à tort une impression de sécurité juridique, voire technique. Cependant, la sécurité nautique et la conformité légale ne sont en rien garanties.

La réglementation (décret 84-810 du 30 août 1989 modifié) prévoit qu'un navire de plaisance peut être à usage personnel, de formation ou à utilisation commerciale (Navire à Utilisation Commerciale). L'usage personnel comprend les navires de plaisance utilisés à titre privé par un locataire en ayant l'entière disposition sans que le navire puisse servir à une activité commerciale.

Pour une activité commerciale, qui comprend l'embarquement de passagers pour certaines navigations définies, le navire doit être un Navire à Utilisation Commerciale (NUC) : il doit être conforme à une réglementation dédiée (division 241)<sup>3</sup> prévoyant notamment des équipements supplémentaires ; il doit être approuvé et contrôlé périodiquement par l'administration et être doté d'un équipage suffisant en nombre et qualité.



Source SHOM



Source : Parc national des Calanques, été 2023.

Le BEA mer avait déjà soulevé cette question du transport de passagers sur un navire de plaisance dans le rapport du navire Paradise (deux disparus, un blessé)<sup>4</sup>.

Le site internet du secrétariat d'État chargé de la mer l'indique également clairement dans ses « Précisions sur le navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC)<sup>5</sup> » :

L'exercice du transport de passagers à titre onéreux à partir d'un navire non NUC,

ou sans disposer d'un brevet de commandement, constitue une infraction grave d'exercice illégal du commandement et peut être requalifié de travail dissimulé."

Ainsi contrairement à ce que certaines plateformes et loueurs peuvent laisser entendre, pratiquer de la location par un skipper professionnel sur un navire de plaisance non NUC met dans l'illégalité aussi bien le professionnel que le locataire sans que celui-ci en ait conscience. De même, le transport de passagers par un plaisancier sur son navire de plaisance est tout aussi illégal.

En dépit d'une FAQ très développée, la plateforme ClickandBoat ne fait aucune référence au NUC, et lorsque le service professionnel est indiqué il n'y a pas d'information sur le statut du navire et le respect de la réglementation par ce dernier, en particulier lorsque les navires sont proposés avec des skippers professionnels pour une activité commerciale.

La plateforme manque de clarté dans la distinction entre les navires destinés à un usage professionnel et ceux réservés à la plaisance. Sous la mention loueur professionnel apparaissent aussi bien des loueurs professionnels coque-nue que loueurs avec skipper professionnel, ce qui impliquerait un navire également professionnel (NUC et tout autre navire professionnel telles que les vedettes à passagers etc, autorisés et contrôlés par l'administration).

Une autre curiosité concerne la location de certains navires présentée comme coque-nue, normalement sans skipper donc. Cependant le navire étant d'une certaine valeur, un skipper est imposé pour obtenir la location, le skipper est

alors dit fourni à « titre gratuit ». Cette gratuité affichée paraît bien artificielle, puisqu'en réalité le skipper fait partie du package.

La plateforme n'attestant pas que les navires disposent du statut réglementaire valable, des locataires de bonne foi peuvent ainsi se trouver à utiliser un service et participer à une infraction sans en avoir conscience, comme l'emploi d'un navire privé pour une utilisation commerciale.

Au-delà de la légalité, la sécurité du passager locataire s'en trouve affectée tant les exigences propres aux navires et équipages professionnels sont d'un niveau supérieur à celle de la plaisance pure.

Ce défaut d'information sur la nature précise de la location et qualification de l'équipage, est de nature à occulter la possibilité pour un locataire néophyte de faire appel à des navires autorisés et contrôlés par l'administration exploités par des équipages formés et qualifiés offrant les meilleures garanties.

## CONCLUSION

La prudence s'impose lorsqu'on souhaite mettre son navire en location, outre les difficultés liées au statut du navire, la gestion de passagers ne s'improvise pas, un plaisancier, même expérimenté n'est pas formé ni qualifié pour encadrer un groupe de passagers.

Si les plateformes de location facilitent l'accès à la plaisance, elles n'offrent aucune garantie quant au respect des réglementations en vigueur et peuvent parfois jouer sur l'ambiguïté des services rendus, par conséquent des dérives peuvent être constatées, celles-ci ayant un impact sur la sécurité des navigateurs. En somme, les utilisateurs loueurs et locataires doivent être très vigilants et effectuer leurs propres vérifications pour garantir la conformité légale du service ainsi que leur sécurité au regard de la navigation envisagée.

À l'issue du rapport du BEA mer, un certain nombre de mesures ont été prises par la plateforme ClickandBoat et la Direction départementale des territoires et de la mer des Bouches du Rhône (cf. rapport complet).

Le BEAmer a recommandé plusieurs mesures au propriétaire du navire, à la plateforme et à l'administration. Pour répondre aux recommandations formulées dans un rapport du BEA mer, les parties concernées disposent d'un délai

réglementaire de trois mois pour préciser leurs intentions. Les suites données aux recommandations peuvent être consultées dans les rapports annuels d'activité et sur le site du BEA mer<sup>6</sup>. ■

1 - <https://www.clickandboat.com>

2 - Fiche du secrétariat d'État à la mer, *La co-navigation, qu'est-ce que c'est ?* juillet 2023. V. annexe en fin de rapport.

3 - <https://www.mer.gouv.fr/les-divisiones-securite-plaisance>

4 - Rapport du BEAmer, janvier 2020, Evènement de mer survenu à bord du voilier Paradise le 5 mai 2019, à 500 milles dans l'Est des îles Malouines (2 disparus, 1 blessé). [https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beamer-fr\\_paradise\\_2019.pdf](https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beamer-fr_paradise_2019.pdf)

5 - <https://www.mer.gouv.fr/la-reglementation-des-navires-de-plaisance-professionnelle-en-mer>

6 - <https://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr>

## FORMATION

Pour votre information, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris et Lamy Liaisons organisent le 18 mars prochain une matinale sur l'Arbitrage et la Médiation maritime. Parmi les intervenants lors de cette conférence, nous retrouverons Philippe Delebecque, Julien Raynaud, Hervé Laroque, Guillaume Brajeux, Andrew Tetley et Bruno Bouvat-Martin.

L'inscription peut se faire directement sur le lien ci-dessous où vous trouverez le programme complet.

<https://formation.lamy-liaisons.fr/lamy/conferences/arbitrage-mediation-maritime>

## RAPPORTS

### **Le contrôle des navires, action clef de la sécurité maritime**

<https://tinyurl.com/662z5esx>

### **Les régimes juridiques des épaves maritimes**

<https://tinyurl.com/3um95twr>

### **Note de sensibilisation : cyberattaques, êtes-vous préparés ?**

<https://tinyurl.com/bddvb322>

### **Cartographie des risques**

<https://tinyurl.com/3kza6p54>

## AVIS DE DÉCÈS

Nous avons le regret de vous annoncer le décès survenu le 12 février 2025 de Mr Jean-Jacques Mirobent, officier de la Légion d'honneur, officier du Mérite maritime, ancien directeur commercial de la CGM, ancien directeur général de la CGAM et Directeur transport Mmes de Défense, arbitre de la Chambre de 1982 jusqu'en 2006, et membre du Conseil d'administration. Le Président de la Chambre et les arbitres s'associent à la peine de sa famille et lui adressent des plus sincères condoléances.

# Un engin flottant mythique à La Ciotat pour MB92

**Stéphane Rivier**

PILOTE MARITIME, ARBITRE

Pendant que le chantier Piriou construit le POLAR POD, c'est l'ancêtre de la plate-forme imaginée par Jean-Louis Etienne, qui est arrivé à La Ciotat le 11 octobre dernier. Il s'agit du R/V FLIP, pour ResearchVessel Floating Instrument Platform. Ce symbole du patrimoine maritime a été imaginé en pleine guerre froide dans les années 60 par l'US NAVY. Il servait alors, entre autre, à étudier l'influence des gradients thermiques sur la propagation des ondes sonores sous-marines. Pour ce faire, cet engin flottant de 700t et 108m de long, a la possibilité de pivoter à la verticale en utilisant ses ballasts. Cette opération fait passer son tirant d'eau de 3,83m à plus de 90m. A cet effet, ses groupes électrogènes lui permettent de faire fonctionner des pompes, des compresseurs d'air, des instruments installés à bord, ainsi que la partie logistique de la plate-forme. Toutes les installations présentes à bord sont donc soit montées sur cardan, soit doublées, afin de pouvoir fonctionner dans

les deux positions de l'engin. En effet, celui-ci a la capacité d'accueillir pendant un mois 5 membres d'équipage et 11 scientifiques.

Le FLIP a quitté San Diego en Californie, où son avenir semblait scellé pour la casse, pour une nouvelle carrière avec son nouveau propriétaire, la société britannique DEEP. Cette dernière est spécialisée dans la recherche sous-marine et la vie subaquatique, et propose des outils d'exploration. Le FLIP viendra donc compléter cette offre, et sera mis à la disposition ou loué à des équipes de scientifiques, après une cure de jouvence à La Ciotat, qui devrait durer environ un an. Un gros travail de chaudronnerie est prévu, qui sera adapté selon les mesures d'épaisseur de tôles réalisées. En revanche, le FLIP ne sera sans doute pas motorisé : il continuera donc d'être dépendant d'un remorqueur pour ses déplacements. ■





## TANGER MED II

**Najib Cherfaoui, ingénieur des ponts et chaussées, expert portuaire et maritime**

Au printemps 2023, plusieurs lauréats de l'EHTP (École Hassania des Travaux Publics) prennent l'initiative d'appliquer la dynamique satellitaire à l'étude de l'interaction des houles et des digues. Il s'agit essentiellement des carapaces formées de cubes, tétrapodes, dolos ou accropodes. L'idée consiste, digue par digue, à dresser la liste des blocs cibles dont il faut enregistrer le comportement sous l'action incessante des vagues océaniques. Tous établis à l'International (France, Royaume Uni, Canada, USA, Chine, Emirats Arabes Unis, Norvège), ils mobilisent des moyens puissants pour balayer en boucle, à l'échelle de la planète, une centaine d'ouvrages de ce type. En remontant le temps, l'un de ces balayages décèle une poche d'eau mobile (soliton) le long de la jonction des terminaux TC3 & TC4 (chantier Tanger Med 2). C'est un pur hasard. De fil en aiguille, l'examen et l'analyse de la chasse à ce soliton révèlent rétroactivement deux autres séquences clés : Rempîement (TC4) et Trapèze (TC3), avec en arrière plan l'impact rampant des tempêtes de 2013 & 2018.

<https://tinyurl.com/5d3v6tns>

## ANNÉE DE LA MER : DE NOMBREUX ÉVÉNEMENTS ORGANISÉS PARTOUT EN FRANCE

Conférences, festivals, spectacles vivants, expositions ou encore manifestations sportives, de nombreuses activités sont proposées toute l'année pour sensibiliser le plus grand nombre à l'importance de l'océan et aux enjeux maritimes.

Découvrez les événements près de chez vous grâce à la carte interactive du ministère !

<https://www.ecologie.gouv.fr/presse/annee-mer-plus-130-evenements-organises-partout-france>

## 2<sup>e</sup> CONGRÈS FRANCO-BRÉSILIEN DE DROIT MARITIME TRANSPORT, OIL & GAS, ENVIRONNEMENT MARIN, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARDI 1<sup>er</sup> ET MERCREDI 2 AVRIL 2025

Le CDMO organise le second Congrès franco-brésilien de droit maritime en vue de la Conférence des Nations Unies à Nice en juin 2025 et en prévision de la COP 30 Climat en novembre 2025 à Belem. Ce Congrès se tiendra au Medef à Paris.

## CLUSTER MARITIME TUNISIEN

Le 26 février, Emna Sohlobji a été élue présidente du Cluster maritime tunisien (CMT). Elle succède au Commandant Ezzedine Kacem, nommé président d'honneur, a été félicité pour son leadership visionnaire du Cluster maritime tunisien dont il a été le président fondateur il y a maintenant six ans. Le Commandant Kacem est arbitre à la Chambre arbitrale maritime de Paris. La Chambre arbitrale maritime de Paris adresse à Madame Sohlobji ses meilleurs vœux pour ses nouvelles fonctions.

## RED SEA ATTACKS

### The Maritime Advocate - Issue 874

The International Transport Workers' Federation (ITF) called this week on Yemen's Houthis to halt attacks on all commercial ships in the Red Sea, to de-escalate threats to shipping and release seafarers who continue to be held hostage. On Sunday, the Houthis declared they would suspend attacks on non-Israeli vessels following the new Gaza ceasefire—while maintaining threats to Israeli-owned or -flagged ships until all phases of the ceasefire agreement are implemented. The group also announced a conditional lifting of 'sanctions' against ships linked to Israel, the United States, and Britain, depending on how the ceasefire progresses. This announcement follows hundreds of Houthi missile and drone attacks on ships transiting the Red Sea, the sinking of two vessels, killing at least four seafarers, and destabilising one of the world's most critical shipping lanes.

*"For too long, seafarers operating in these waters have been forced to endure unacceptable risks,"* said Stephen Cotton, ITF General Secretary. *"The missile attack on the True Confidence is perhaps the most sobering reminder that promises alone do not protect lives. We need a permanent de-escalation to be confirmed now. We call on the Houthis to immediately end all hostilities, to release all crews currently being held captive and provide concrete guarantees that no other seafarer will suffer the same fate. Until that happens, shipping companies and charterers must take every possible step to avoid putting seafarers' lives at risk in this region."*

Referring to the detention of the crew of the Galaxy Leader, "The wellbeing of the seafarer hostages must remain a priority amid these evolving developments," said David Heindel, ITF Seafarers' Section Chair and President of the Seafarers International Union (SIU). *"We urge the Houthi leadership to take immediate steps toward the release of all captive seafarers—this is an urgent and essential matter."*

Despite the Houthi statements, many in the industry warn that the Red Sea trade route remains "too risky" for the foreseeable future. The ITF urges shipping companies and charterers to divert vessels away from the danger zone until seafarers' security can be assured. *"The ITF remains committed to collaborating with governments, industry stakeholders, and all relevant parties to achieve a lasting solution,"* said Heindel. *"However, until clear and verifiable assurances are in place to ensure the safe passage of ships through the Red Sea, we urge the industry to prioritise the safety of seafarers above all else. Their wellbeing should never be compromised for commercial considerations."* The ITF welcomed the ceasefire agreement between Hamas and Israel, stressing the need for full compliance from both parties, immediate humanitarian relief for Gaza, and the release of all hostages.

The region's fragile security cannot withstand more broken promises—this pivotal moment should pave the way for long-term stability and protection of civilians, including transport workers, throughout the broader region, the organisation said.

<https://tinyurl.com/5d3v6tns>

## NOUVELLE ALLIANCE

La commission fédérale maritime (FMC) des États-Unis a donné son feu vert à la nouvelle alliance formée par le japonais Ocean network express (One), le sud-coréen HMM et le taiwanais Yang Ming. Le Havre et Fos-sur-Mer seront bien desservis.

<https://tinyurl.com/2p8xwr5t>



## LE TRANSPORT MARITIME DES ANIMAUX

Le transport maritime des animaux vivants (en général des animaux d'élevage, bovins, ovins, caprins ou porcins) se fait par porteurs de bétail qu'on appelle « navires bétailleurs ». Ce sont des grands navires dont la structure rappelle à la fois les navires de croisière et les rouliers.

<https://tinyurl.com/3vsc3mje>

Commençons par un bref rappel de la législation et réglementation en la matière :

- En droit français : dans le Code rural et de la pêche, en sa partie réglementaire : (Articles D111-1 à R958-34) et plus précisément : en sa section 3 Le transport (Articles R214-49 à R214-62) traite la question du transport des animaux vivants.

<https://tinyurl.com/bdcmu6vj>

- En droit européen, un transport mieux adapté aurait dû intervenir avec le Règlement CE 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes.

<https://tinyurl.com/55jmy6k5>

- Dans le cadre de l'OMI, des lignes directrices ont été émises pour la prévention et la répression du trafic d'espèces sauvages à bord des navires de transport maritime international. C'est la première fois que l'OMI franchit une telle étape dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages par la voie du transport maritime.

<https://tinyurl.com/35wr8t5j>

Un mémoire met en évidence le manque de législation tant nationale qu'internationale dans le transport maritime d'animaux vivants d'autant que ce transport s'intègre dans une chaîne logistique complexe.

<https://tinyurl.com/h35csfze>

Les navires utilisés pour le transport d'animaux par voie maritime doivent être conçus, construits et aménagés en fonction de l'espèce, de la taille de l'animal.

<https://tinyurl.com/2nv9ww63>

La majorité des navires de transport d'animaux jugés inaptes à la navigation.

<https://tinyurl.com/wds3tsvf>

En 2020, 95% des navires de transports d'animaux vivants inspectés dans les ports des 27 États membres du MOU présentaient des non-conformités.

<https://tinyurl.com/2s4cpasx>

L'association Robin des bois publie un rapport sur les navires de transport d'animaux vivants agréés par l'Union européenne. Elle dresse un portrait peu reluisant d'une flotte âgée, présentant des déficiences, naviguant souvent sous des pavillons douteux.

<https://tinyurl.com/y94um33y>

L'organisation mondiale de protection des animaux « quatre pattes » condamne la pratique persistante du transport d'animaux vivants par voie maritime.

L'association demande aux décideurs de l'UE et du monde entier de se pencher enfin sur les violations de bien-être animal lors du transport d'animaux vivants par voie maritime.

<https://tinyurl.com/mu53nfhc>

Un rapport sur le bien-être animal a été publié en 2022 par des vétérinaires. Le transport des animaux demande une bonne connaissance de l'anatomie, de la physiologie et de la psychologie des différentes espèces.

<https://tinyurl.com/5bv69cs6>

L'IA pourrait aider à comprendre les émotions et évaluer les souffrances des animaux.

<https://tinyurl.com/yuspdf8m>

L'Europe souhaiterait « tarifier la souffrance ». En effet le bien-être animal n'est pas pris en compte dans le coût du transport, ou dans le prix de la viande.

<https://tinyurl.com/4abz3pwe>

La question éthique et sécurité maritime a été étudié par l'Isemar dans son numéro 233 et l'on notera que l'absence de sanctions relevée en 2021 perdure.

<https://tinyurl.com/5n8sbece>

## RECONNAISSANCE LÉGALE DU CONNAISSEMENT ÉLECTRONIQUE

Aux termes du nouvel article L. 5422-3, alinéa 3, du Code des transports, issu de la loi du 13 juin 2024 visant à accroître le financement des entreprises et l'attractivité de la France, « le connaissance peut être établi, signé, transféré, modifié, conservé et remis sous forme électronique dans les conditions prévues aux articles 15 et 16 (de ladite loi) ». Ces dispositions entreront en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat (devant être incessamment publié) et, au plus tard, le 13 mars 2025.

---

## APOSTILLE

### L'Apostille ou la procédure simplifiée de légalisation :

L'apostille a pour but de vérifier l'authenticité de la provenance d'un acte ou de la signature de la personne qui l'a délivré.

L'apostille n'est valable que dans certains pays<sup>1</sup>. Pour les pays qui ne la reconnaissent pas, le document doit être légalisé.

A partir du 1<sup>er</sup> mai 2025, les notaires prendront le relais des autorités judiciaires pour délivrer l'apostille des actes publics français destinés à l'étranger et inclut les jugements.

Dès le 1<sup>er</sup> septembre 2025, ils assureront également la légalisation de ces documents, succédant au ministère des Affaires étrangères et aux consulats.

La procédure s'effectuera sous la forme électronique uniquement.

Cette réforme, fondée sur une ordonnance de mars 2020 et précisée par des décrets en 2021 [1] et 2023 [2], vise à simplifier et à moderniser les procédures de légalisation et d'apostille.

L'apostille a été introduite par la Convention de La Haye du 5 octobre 1961. Depuis le 23 décembre 2024, un nouveau décret [3] modifie le décret n° 2021-1205 du 17 septembre 2021 et élargit les responsabilités des notaires dans l'authentification des documents destinés à l'étranger.

Depuis le 23 décembre 2024, un nouveau décret [3] modifie le décret n° 2021-1205 du 17 septembre 2021 et élargit les responsabilités des notaires dans l'authentification des documents destinés à l'étranger.

[1] Décret n° 2021-1205 du 17 septembre 2021 relatif à la légalisation et à l'apostille des actes publics établis par les autorités françaises.

[2] Décret n° 2023-25 du 23 janvier 2023 pris pour l'application de règlements européens en matière familiale, d'obtention des preuves et de signification ou notification des actes et portant diverses dispositions relatives au divorce, aux sûretés et à la légalisation et l'apostille.

[3] Décret n° 2024-1200 du 23 décembre 2024 modifiant le décret n° 2021-1205 du 17 septembre 2021 relatif à la légalisation et à l'apostille des actes publics établis par les autorités françaises.

1 - la liste des pays acceptant l'apostille. <https://tinyurl.com/yvtvjamk>



## À RETENIR : REVIREMENT IMPORTANT

### Action directe contre les P and I : inopposabilité des clauses de compétence et éviction de la règle « pay to be paid »

Cass. 1<sup>re</sup> civ. 18 décembre 2024, n° 21-23.252, DMF 2025, 114. [File://localhost/\(https://tinyurl.com:5t345c8b\)](https://localhost/(https://tinyurl.com:5t345c8b))

*La clause attributive de compétence stipulée dans le contrat d'assurance de responsabilité d'un armateur auteur de dommages ne peut produire ses effets qu'entre les cocontractants ; cette clause n'est donc pas opposable à la victime des dommages qui n'y a pas consenti et qui exerce une action directe en responsabilité contre l'armateur.*

*Dès lors que la clause attributive de juridiction est inopposable au titulaire de l'action directe, en l'espèce une commune ayant subi des dommages à certains ouvrages, et que cette dernière est domiciliée en France, la décision de la High Court de Londres admettant l'action déclaratoire de l'armateur en non responsabilité ne peut, compte tenu des dispositions de l'article 35-1 du règlement 44/2001, être reconnue.*

*L'opposabilité de la clause pay to be paid à la victime agissant par voie d'action directe contre l'assureur de responsabilité de l'armateur, auteur des dommages, s'analyse, au sens du règlement 44/2001, en une règle de la loi du contrat régissant la possibilité de l'action directe, laquelle trouve son expression dans la loi applicable à l'obligation principale aussi bien que dans la loi régissant le contrat d'assurance. La loi applicable à l'obligation principale étant ici la loi française, cette loi fonde l'action directe et justifie l'inopposabilité de la clause pay to be paid.*

---

## ANTI-SUIT INJUNCTIONS : NOUVELLE FAVEUR

### UK Supreme Court 18 sept. 2024, UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC (2024) UKSC 30

L'arrêt peut-être ainsi résumé :

1 « As the law stands, the arbitration agreement is an agreement governed by the law of the contract, unless the parties have agreed otherwise. This is so even if the law of the seat of the arbitration is different from the law of the contract. »

2 « The fact that a contract is subject to English law may be a sufficient basis for the English courts to grant an anti-suit injunction even if there is no other connection whatsoever between the parties, the contract or the dispute and the English jurisdiction. »

---

## PREUVE. DOCUMENT EN LANGUE ÉTRANGÈRE. RECEVABILITÉ (OUI).

### Cass. com. 27 novembre 2024, n° 23-10.433

« L'ordonnance de Villers-Cotterêts ne concerne que les actes de procédure et le juge, sans violer l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, est fondé, dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation, à retenir comme élément de preuve un document écrit dans une langue étrangère lorsqu'il en comprend le sens. La cour d'appel a donc pu retenir comme probants les courriels invoqués par la cinquième branche (du pourvoi) bien qu'ils aient été produits dans leur version originale en langue anglaise sans être accompagnés d'une traduction en français. »