

CMI. Londres. 8-9 novembre 2018**Compte-rendu. Maître Sébastien Lootgieter**

Le 9 novembre après l'assemblée générale du CMI, différentes sessions ont eu lieu : une organisée par le groupe de travail sur les saisies abusives auquel malheureusement je n'ai pas pu assister puisque j'étais retenu par un session commune organisée par le groupe de travail sur la cybersécurité et celui sur les navires sans équipage.

La base de travail de cette session était un scénario établi par John Hare d'une collision avec un navire sans équipage, collision aggravée par le fait que le navire sans équipage voit son système informatique piraté et perd ainsi tout contrôle à la suite d'un virus qui va également affecter un pétrolier et causer une pollution.

Trois sujets ont alors été principalement évoqués :

- La question de l'assurance du risque cybernétique tout d'abord, puisqu'on sait qu'il y a aussi bien sur le marché anglais que et sur le marché français une clause qui exclut en matière d'assurance maritime les dommages causés par un incident cyber. La rédaction de la clause d'exclusion n'est plus satisfaisante et il semble qu'il y ait la volonté d'en modifier la rédaction, tout en sachant, et ceci est un point qui n'a pas été discuté mais que je voudrais rappeler, qu'il faut se demander si en matière d'assurance maritime le risque cyber doit ou non être couvert.
- La question, ensuite, de la navigabilité et du cyber risque. Il semble établi pour les intervenants qui étaient plus de culture anglo-saxonne qu'un navire qui ne pourrait pas faire face à une cyber attaque ne serait pas navigable.
- A défaut, enfin, de réglementation applicable, en l'état de la résolution récemment prise par l'OMI, à partir de 2021, la question de la cyber sécurité devra être intégrée dans le plan de la gestion de la sécurité que doit fournir le navire en application du code ISM.

La veille 8 novembre, il y a eu une réunion des jeunes membres du CMI portant sur deux sujets :

- La Block Chain dont nous allons parler aujourd'hui à notre assemblée
- Quelques problèmes récents sur le financement maritime.

Cette session a été de l'avis de l'organisateur et des participants un succès et je partage ce point de vue.

Un succès pour trois raisons :

- Tout d'abord, le nombre de participants puisque je crois qu'il y avait entre 70 et 80 participants qui n'étaient pas uniquement de jeunes membres du Comité Maritime International, des réunions donc ouvertes à tous,

- La diversité, ensuite, des intervenants.

En effet, on remarque qu'au **CMI**, il y a une prépondérance des représentants de Common Law, c'est en particulier le cas à l'assemblée de NY, et ce point avait même été mal vécu par des juristes de droit romano-germanique. A la session des jeunes membres du **CMI**, il y avait des intervenants issus de différentes cultures juridiques : Colombie, France et même dans la session consacrée au financement des navires, une intervenante nous a fait une présentation sur la pratique chinoise en matière de financement.

Outre cette diversité de culture juridique, il y avait parmi les intervenants non seulement des avocats mais également des professionnels qui participent à la vie maritime : un représentant d'une compagnie d'assurance, d'une société de classification et même d'un armateur.

- L'intérêt, enfin, des sujets traités.

Sur le financement de navires, nous avons évoqué l'arrivée de nouveaux intervenants sur ce marché qui n'étaient pas les banques traditionnelles, les difficultés liées à ces financements comme le risque de sanctions, puisqu'on voit que les banques ont tendance à sortir de ce marché.

Le marché du financement de navires connaît également une modification géographique puisque jusqu'alors le plus grand pays dans lequel il y avait des financeurs de navires était l'Allemagne et on s'aperçoit qu'il y a l'heure actuelle un transfert de ce pouvoir vers l'Asie où les banques chinoises commencent à avoir une importance de plus en plus grande.

La question sur le financement de navires était également intéressante. Nous avons évoqué les problèmes auxquels pouvaient faire face les financeurs : problèmes liés à la multiplication des sanctions, et donc la nécessité de mettre en place des mécanismes permettant d'éviter de financer une identité sanctionnée, mais également les problèmes liés à l'exécution du contrat de financement, c'est-à-dire à la récupération du navire financé.

Différentes techniques peuvent être utilisées, par exemple, la récupération du navire consensuelle, ce qu'on appelle l'exécution consensuelle, l'intervention pour le compte du financeur d'un chevalier blanc puisque c'est le terme utilisé dans la pratique, c'est-à-dire un armateur qui va récupérer le navire et gérer pour le compte du financeur ; ou encore la difficulté de mettre en place des garanties. C'est en particulier le cas en Chine où face aux difficultés pour le financeur d'obtenir une garantie de l'armateur, les banques vont mettre en place ce qu'on appelle une « *standby charle parly* », une charte partie en attente, qui va être utilisée par la banque si l'armateur n'est plus en mesure d'exécuter ses obligations.

Sur les connaissances établis en utilisant le système de la Block Chain, tout d'abord, outre les difficultés contractuelles qu'il y aura entre les utilisateurs de cette technologie et les plateformes les fournissant, nous avons vu l'intérêt pratique de ce mécanisme.

Le représentant de la société d'armement Stena a attiré l'attention sur le fait que pour lui, en tant que transporteur maritime, le grand risque qu'il avait était de décharger la marchandise contre présentation d'une lettre de garantie, ce qui est une pratique assez courante dans le transport et le négoce de produits pétroliers.

Pour essayer de mettre un terme à cette pratique, sa compagnie est entrée en coopération avec l'université de MIT à Boston pour mettre en place un système informatique permettant la transmission plus rapide des données grâce à la blockchain.

Le représentant des assureurs a ainsi évoqué avoir mis en place un « *smart contract* » c'est-à-dire un contrat intelligent au cours de l'année 2018 visant à pouvoir faire modifier en temps réel les conditions d'un contrat d'assurance. Par exemple, prenons un navire qui navigue sur les mers du globe et qui dans certains cas, se retrouve dans des zones à risques où les primes augmentent. Maintenant que l'on peut suivre un navire en temps réel, il serait possible que les primes du contrat d'assurance soient ajustées automatiquement de manière informatique en fonction du lieu où se trouve le navire.

Néanmoins, outre les problèmes juridiques que nous allons voir on s'aperçoit et c'est un point qui a été soulevé par l'un des participants au colloque, que la mise en place de connaissances électroniques utilisant la technologie de la Block Chain a été faite par différentes sociétés qui vont coopérer avec différents professionnels de l'informatique.

Or, est-ce qu'on ne risque pas d'arriver à différents standards comme c'est le cas à l'heure actuelle pour le connaissance électronique. En effet, un des points qui avait été soulevé était que, si on parle aujourd'hui de la Block Chain, la possibilité d'établir des connaissances électroniques existe depuis longtemps ; il suffit de penser au système Bolero qui finalement n'a jamais connu de succès. A cette critique, le représentant de l'armateur avait indiqué que le connaissance électronique n'avait pas eu le succès escompté car il y avait en fait différents standards. Mais ces différents standards risquent de se retrouver pour la Block Chain : la compagnie d'armement A, travaillant avec l'informaticien B, la compagnie d'armement C travaillant avec l'informaticien D et chacun ayant des plateformes. La réponse qui a été donnée, et que nous pouvons méditer, a été assez intéressante est qu'à son avis, certes ce risque existe à l'heure actuelle mais il va probablement y avoir une inter compatibilité. Il donne l'exemple des logiciels qui permettent de surfer sur internet, les « *browsers* », les navigateurs. Au début, il y en avait plusieurs : il suffit de penser à Internet Explorer, Opéra et bien d'autres. Finalement à l'heure actuelle il n'y en a plus que deux et cette évolution technologique que nous avons connue pourrait probablement se retrouver, du moins espère-t-on avec la mise en place des connaissances électroniques fonctionnant sur la technologie de la Block Chain.

La morale de cette intervention est qu'on s'aperçoit quand même que pour parler de la Block Chain à l'heure actuelle, il est quand même intéressant d'avoir des professionnels qui vont indiquer comment concrètement cette technologie est appliquée.

On se demande encore une fois si le CMI est le lieu pour débattre de ces questions, qui sont davantage des questions d'actualité que des questions d'unification du droit maritime. Néanmoins, force est de constater que seul le CMI permet à l'heure actuelle de rassembler autant de personnes de cultures juridiques différentes, ce qui est encore une fois à mon avis ce qu'il y a de plus important.