



**Dans ce numéro
de la Gazette :**

L'éditorial de
François Arradon
(p.1)

Les sentences
récentes (p.2)

Opposabilité aux
destinataires des
clauses de
compétence des
contrats de
transport (p.3)
Gilles Héligon

Revue de presse
(p.5)

Evolution des tailles
et déséconomies
d'échelles des
méga-porte-
conteneurs (p.6)
Jean-Philippe
Huchet

Sur le web :
Les vagues
scélérates (p.8)



« Jura novit curia »



Vues sur mer : La jonction de plusieurs affaires

Editorial par François Arradon - Président de la CAMP

L'inflation des procédures est un mal du siècle qui touche aussi l'arbitrage. Bien souvent, les parties et leurs conseils s'efforcent de la limiter notamment quand plusieurs demandes d'arbitrage concernent les mêmes faits. Ils demandent alors, avant la nomination du tiers arbitre, la jonction des affaires.

Sur le principe, le Comité de la Chambre arbitrale maritime de Paris considère qu'il entre dans son rôle d'organisation des arbitrages et de conciliation des parties de les aider à clarifier les procédures en cours afin de rendre celles-ci plus efficaces et moins onéreuses.

Quand une demande pourra être convertie en demande reconventionnelle ou quand les demandes porteront sur des documents différents, mais de rédactions rigoureusement identiques, (chartes dites « back to back »), des solutions seront aisément trouvées.

Mais il faut bien constater que, depuis une trentaine d'années, les relations maritimes sont devenues complexes. Le propriétaire d'un navire n'en est pas forcément l'exploitant. De nombreux armateurs complètent leurs flottes en affrétant des navires soit en coque nue, soit en affrètement à temps. Un chargeur ou un affréteur n'hésite pas à devenir temporairement armateur-disposant en affrétant à temps un navire pour transporter sa ou ses cargaisons. Les armateurs peuvent aussi conclure entre eux des accords de « slots ». Les sous-affrètements de cargaisons sont monnaie courante.

Un événement donnant lieu à litige va donc probablement impliquer plusieurs intervenants.

Prenons un exemple qui n'est pas dans les relations commerciales d'aujourd'hui une hypothèse d'école. Un navire et sa marchandise subissent au port de déchargement, de grosses avaries par suite d'un violent ressac qui conduira ou non les arbitres à qualifier le port de dangereux (unsafe port).

Le réceptionnaire, tiers porteur du connaissement va attirer en arbitrage l'armateur-disposant du navire en application de la clause compromissaire d'une charte partie au voyage incorporée au connaissement.

À l'autre bout de la chaîne, l'armateur propriétaire, fréteur à temps de son navire à notre armateur-disposant va lui demander réparation des dommages subis par le navire au titre d'une autre clause compromissaire figurant sur la charte à temps.

Attaqué des deux côtés, l'infortuné armateur-disposant va se retourner contre l'affréteur au voyage en le rendant responsable de tous les dommages causés par le manque de sûreté du port ou du poste qui constitue, éventuellement, une violation d'une obligation essentielle de la charte-partie.

Cet exemple est volontairement simplifié, car fréquemment les chaînes sont plus longues et incluent des sous-affrètements à temps ou des « relets » de cargaisons.

Dans la phase active de naissance des réclamations, vont alors être successivement présentées à la Chambre trois ou quatre demandes d'arbitrage : le réceptionnaire contre l'armateur-disposant, et peut être contre l'armateur propriétaire dont le capitaine a signé le connaissement, l'armateur-disposant contre l'affréteur au voyage, l'armateur propriétaire contre son affréteur à temps, sans compter, bien entendu, les demandes en garantie d'éventuelles condamnations.

L'éditorial (Suite)



**Compagnie Maritime Nantaise
MV Colibri**

Une fois la pression des événements retombée, il va venir à l'esprit de l'un ou l'autre qu'il n'est peut-être pas nécessaire de maintenir autant de procédures et que des discussions peuvent s'engager.

Revenons à notre exemple, simplifions-le et supposons que les trois contrats donnent compétence à la Chambre. Pourquoi, dans ces conditions, ne pas recourir à un seul arbitrage ?

L'événement de mer est unique, mais les intervenants sont multiples, et les documents contractuels sont de natures très différentes. Pour ne souligner qu'un point, la gestion commerciale n'est pas identique dans l'affrètement à temps ou au voyage. L'affrètement à temps a l'obligation absolue de diriger le navire sur des ports sûrs. Dans l'affrètement au voyage, la réponse est plus nuancée, cette obligation peut ne pas exister si le port désigné a été accepté par le frèteur.

La chaîne de responsabilité risque fort d'être rompue. De plus, au-delà de la réparation des dommages, les conséquences d'un manquement d'une partie à ses obligations ne seront pas faciles à répercuter d'un type de contrat à un autre, (perte de loyer pendant les réparations du navire dans l'affrètement à temps par exemple).

Les affaires ne peuvent en conséquence être jointes et chaque arbitrage doit dans un pareil cas donner lieu à sentence séparée.

Mais me direz-vous : « En arbitrage, la volonté des parties peut tout. Si les parties le souhaitent, pourquoi ne pas prononcer une seule sentence ? ». Bien sûr l'accord unanime des parties est indispensable, mais il faut aussi qu'elles s'accordent sur le choix des trois arbitres, et qu'elles règlent dans un nouveau compromis le délicat problème du droit de chacun à demander un examen au second degré. De telles négociations ne sont pas toujours aisées dans un climat conflictuel. Elles risquent fort de traîner.

La vraie question est de savoir quels avantages un accord si difficile à réaliser va apporter aux parties. L'intérêt n'apparaît pas évident, sauf dans des cas très particuliers, car cet arbitrage unique, devant de toute façon répondre à toutes les demandes, risque de n'être que la somme d'arbitrages différents. Il risque aussi de priver la partie mécontente de ses possibilités de réexamen au second degré.

Le Comité de la Chambre favorise une solution plus pragmatique et facile à mettre en œuvre. Chaque fois que plusieurs demandes sont présentées, qui concernent toutes des faits identiques ou leurs conséquences, il nomme le même tiers arbitre dans les différentes affaires, si, bien entendu, elles ne peuvent être jointes. C'est l'assurance pour tous d'une coordination entre les différents arbitrages. Il recommande en outre à ce tiers arbitre, de rechercher l'accord de ses collègues des différents collèges arbitraux et des parties pour mener instruction commune de l'ensemble des affaires.

Cette solution qui s'inscrit parfaitement dans le cadre du règlement d'arbitrage de la Chambre est souple efficace et a fait ses preuves.

Les sentences récentes

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre au 16, rue Daunou - 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/5resume.htm>

N° 1081 Litiges sur accords de pool de recettes

Deux armements sont liés par divers accords de pool de recettes. L'un d'entre eux conclut néanmoins un accord de slots avec un outsider, ce qui a pour conséquence d'obliger son partenaire à prendre des mesures commerciales pour conserver son trafic.

Les arbitres, statuant en amiables compositeurs, ont donné leur interprétation des différents accords et considéré que le reversement par un armement du trop-perçu du fait de l'accord de slots découlait des accords de pool. Ils ont, par contre, rejeté la demande en réparation des frais investis pour conserver la clientèle au motif que le préjudice n'était pas prouvé.

N° 1082 Affrètement à temps - Perte de conteneurs

Lorsqu'un navire subit une forte tempête qui occasionne un désarrimage et une perte de conteneurs chargés en pontée, la tempête ne peut être retenue comme cause d'exonération de responsabilité si elle n'est pas d'une violence inattendue et exceptionnelle.

L'armateur demeure responsable pour moitié du sinistre du fait d'un défaut d'entretien du matériel de saisissage qu'il a fourni et de sa négligence dans la surveillance de l'arrimage.

L'affrètement conserve 50% de responsabilité à cause de sa négligence dans la conception et la réalisation de l'arrimage.

Rôle du Capitaine dans un affrètement à temps.
Le Capitaine a le droit de d'exiger la remise des originaux des B/L accomplis, et de refuser toute garantie bancaire substitutive.

N° 1083 Affrètement à temps – Saisie conservatoire

Un navire "supply" affrété à temps est saisi par des chargeurs, après constatation d'avaries à la cargaison. L'affrètement, ayant la gestion commerciale du navire, avait l'obligation de garantir l'armateur contre toutes conséquences d'une saisie concernant les intérêts cargaison et doit donc payer les loyers pendant la durée de la saisie, mais pas le préjudice commercial réclamé.

N° 1084 Affrètement au voyage – Port non désigné – Port et poste sûrs

Un affrètement a l'obligation de désigner un port et un poste sûrs au navire pour décharger sa cargaison. Quand des dommages sont occasionnés au navire à quai du fait du mauvais temps sans que rien ne puisse être reproché au Capitaine, cette obligation n'est pas remplie et l'affrètement

doit rembourser à l'armateur les frais de réparation du navire.

N° 1085 Affrètement au voyage – Avarie de manutention au navire

Bien que son nom soit mentionné dans une charte partie au voyage, l'armateur propriétaire qui a frété son navire à temps n'est pas le co-contractant d'un affrètement au voyage. Dans la charte partie Synacomex, la manutention incombe à l'affrètement au voyage qui est responsable des avaries de manutention. Il ne peut en contester le montant s'il a refusé d'assister aux expertises contradictoires.

N° 1086 Affrètement au voyage – Manutentionnaire préposé du frètement

Quand les manutentionnaires sont considérés comme les préposés du frètement, l'armateur doit garantir l'affrètement du paiement des sommes dues par le manutentionnaire suite à des avaries de manutention aux marchandises, mais seulement dans la mesure ou la responsabilité du manutentionnaire est reconnue.

Opposabilité aux destinataires des clauses de compétences des contrats de transport : question de droit ?

Gilles Héligon – Arbitre maritime

La question de l'opposabilité au destinataire de la clause compromissoire ou attributive de compétence stipulée au contrat de transport connaît, depuis environ une dizaine d'années, un abondant contentieux. Quel destinataire, quel réceptionnaire de marchandises, ou encore quel assureur facultés, subrogé dans les droits du destinataire, n'a pas fait valoir qu'il n'était pas lié par une stipulation contractuelle qu'il n'a pas directement souscrite, afin de tenter d'échapper à un for étranger prévu dans le contrat de transport ?

(1) Sur cette question, la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation poursuit une jurisprudence bien établie aux termes de laquelle la clause compromissoire ou attributive de compétence stipulée au contrat de transport doit faire l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire, laquelle ne peut résulter du seul accomplissement du connaissance. Cette jurisprudence, presque doctrinale, a encore été récemment réaffirmée dans un arrêt du 25 juin 2002 [navire « APTMARINER » - DMF 2003,41, obs. P. DELEBECQUE].

Cette jurisprudence se fonde essentiellement sur une analyse de la clause d'arbitrage d'un point de vue strictement contractuel : cette clause ayant un caractère exorbitant du droit commun, elle ne fait pas partie des stipulations usuelles entre les parties, mais touche au contraire à l'exécution du contrat et concerne par conséquent l'économie même des relations entre les parties. Ainsi, la clause de compétence ne peut être opposée à une partie au contrat, en l'espèce au destinataire, que s'il y a expressément consenti. A cet effet, la Chambre Commerciale exige que la manifestation de la volonté du destinataire soit précise et sans équivoque.

Cette solution est d'autant plus justifiée, selon la Chambre Commerciale, que le destinataire n'a pas négocié,

le plus souvent, les clauses du contrat de transport. La clause attribuant compétence à une juridiction, judiciaire ou arbitrale, non voulue par le destinataire pourrait mettre celui-ci en difficulté, tant pour l'introduction de son action que pour faire valoir ses droits résultant du contrat de transport.

Cette solution s'applique évidemment aux assureurs subrogés qui, en pratique, exercent le plus souvent les recours à l'encontre des transporteurs : l'assureur subrogé bénéficie de la même situation que l'assuré dont il tient ses droits.

Une décision récente de la Chambre Commerciale en date du 4 mars 2003 (DMF 2003, 561), tout en maintenant l'exigence de l'acceptation par le destinataire de la clause attributive de compétence, semble toutefois assouplir la position : considérant les termes de la décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes, dans son arrêt du 9 novembre 2000 (arrêt CORECK), la Chambre Commerciale semble ne plus exiger une acceptation spéciale du destinataire, cette acceptation pouvant intervenir par tout moyen, au plus tard lors de la livraison, dans les conditions de l'article 17 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.

(2) Parallèlement à cette position fondée sur la stricte analyse contractuelle des clauses attributives de compétence, la première Chambre Civile considère, quant à elle, que la clause compromissoire ou attributive de juridiction fait partie de l'économie même du contrat de transport et est, de ce fait, opposable de plein droit au destinataire des marchandises.

Dans un arrêt du 12 juillet 2001, la première Chambre Civile retient en effet, sous réserve que la loi du contrat le permette (la loi de Singapour était compétente en l'espèce), que « l'insertion d'une clause de juridiction

étrangère dans un contrat international fait partie de l'économie de celui-ci, de sorte qu'elle s'impose à l'assureur subrogé ».

Un arrêt récent de la Cour de Versailles, en date du 6 janvier 2003, reprend ce type d'argumentation : la clause compromissoire ne peut être ignorée des divers intervenants au transport, dès lors que la clause est, selon les termes de la Cour, conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance et qui est connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée.

Les usages du commerce international priment : le caractère exorbitant du droit commun des stipulations en faveur d'un for donné ou d'une juridiction d'arbitrage s'efface devant les usages du commerce connus de l'ensemble des opérateurs.

Le consentement de l'ensemble des parties concernées sur une clause attributive de juridiction ou une clause compromissoire est présumé exister dès lors que la clause considérée constitue incontestablement une pratique courante, connue et acceptée par les opérateurs.

(3) L'opposabilité des clauses de compétence apparaît ainsi engendrer des interprétations différentes. L'incertitude de la règle de droit dans ce domaine est incontestablement fonction des circonstances de chaque espèce et des argumentations soulevées par les parties.

Les positions des Chambres Civile et Commerciale semblent, à première vue, antinomiques. En mettant de côté les fondements juridiques et de façon pratique, le sont-elles réellement ? L'acceptation de la clause attributive de compétence par le destinataire apparaît toujours exigée pour qu'elle lui soit opposable, seules diffèrent la forme et la nature de cette acceptation :

- En exigeant une acceptation expresse pour le contrat considéré, la Chambre Commerciale applique strictement la règle de droit contractuel.
- La Chambre Civile ne revient pas formellement sur la nécessité de ce consentement mais considère que celui-ci est réputé exister dès lors que la clause d'attribution de compétence relève des usages du commerce et ne peut être ignorée du destinataire.

Là où la Chambre Commerciale adopte une position protectrice a priori des intérêts du destinataire, celui-ci étant considéré comme potentiellement lésé par une attribution de compétence stipulée dans le contrat de transport qu'il n'a pas lui-même souscrit, la Chambre Civile recherche de son côté la pratique commerciale usuelle pour déterminer la connaissance des clauses d'un contrat que doit avoir le destinataire, et considère que la clause est opposable dès lors que la connaissance en est établie par l'usage du commerce, la connaissance valant alors acceptation.

En faisant abstraction des raisonnements juridiques respectifs des deux Chambres de la Cour de Cassation, l'élément essentiel de différenciation entre leurs deux positions ne résiderait-il pas en pratique dans la forme de l'acceptation requise du destinataire ?

Autrement dit, ne serait-ce pas une question de forme plutôt qu'une question de fond ? Nous sommes, dès lors, amenés à considérer le véritable enjeu du débat qui génère cet abondant contentieux, spécialement en matière de chartes-parties et des connaissements qui y sont associés.

(4) Les contrats internationaux de transports maritimes incorporent une clause attributive de compétence dans des chartes – parties, auxquelles renvoient les connaissements associés, dont les termes sont connus de l'ensemble des opérateurs du commerce international.

Ainsi, il n'est pas infondé de considérer, à l'instar de la première Chambre Civile, que de telles stipulations font partie de l'ordre du commerce international et qu'elles sont nécessairement connues des opérateurs, chargeurs et réceptionnaires.

S'agissant de clauses usuelles et reconnues du commerce international, ni les réceptionnaires, ni les assureurs facultés ne devraient pouvoir prétendre les ignorer. Dans de telles conditions, soutenir malgré tout l'inopposabilité de la clause ne saurait relever uniquement d'une argumentation touchant au droit des contrats. D'ailleurs, généralement, un réceptionnaire français conteste plutôt la compétence de fors étrangers que celle d'une juridiction française, judiciaire ou arbitrale. Si la question était purement juridique, ne devrait-il pas le faire dans tous les cas ?

Opposabilité aux destinataires des clauses de compétence des contrats de transport : question de droit ?

(Suite)

La clause attributive de compétence emporte des conséquences suffisamment importantes pour justifier qu'elle soit déterminée, et non adoptée par défaut, en même temps que les autres dispositions



**Broström Tankers
MV Bro Ellen**

La contestation de l'opposabilité de la clause de compétence incluse dans une charte-partie, si elle est généralement fondée sur des arguments juridiques, apparaît ainsi beaucoup plus guidée par l'intérêt de celui qui la soulève que par toute autre considération. La recherche d'un for favorable aux intérêts que l'on défend est parfaitement légitime, mais cela relève de la stratégie d'un recours à l'encontre du navire, non d'une question de droit contractuel.

En général, que reproche-t-on à un forum étranger ?

Tout d'abord, qu'il n'est justement pas français. Cette remarque, si elle relève d'une simple « frilosité », ne mérite guère d'attention dans la mesure où faire du commerce international suppose de ne pas exclure le recours à une juridiction étrangère. En revanche, elle mérite considération s'il s'agit de défendre l'expertise maritime française en cherchant à éviter la « délocalisation » du traitement des litiges intéressant des parties françaises, voire en offrant à des parties étrangères qui le souhaiteraient la possibilité d'un recours à une juridiction française non prévu dans le contrat de transport.

La procédure de certains forums étrangers est également parfois jugée longue et coûteuse. Il est certainement tout à fait légitime de se préoccuper de limiter les frais de procédure et de rechercher des solutions rapides aux litiges, mais la contestation de l'opposabilité d'une clause de compétence revient malheureusement souvent à substituer d'autres frais et délais à ceux que l'on voudrait éviter.

Enfin, certains forums étrangers sont considérés particulièrement défavorables aux intérêts cargaison souvent à l'origine de la contestation.

Cette brève revue d'arguments fait ressortir clairement que l'enjeu de la question est bien de se réserver le choix d'une autre juridiction que celle qui est prévue dans le contrat de transport pour traiter d'un litige, et que les arguments juridiques contestant l'opposabilité d'une clause de compétence ne constituent en règle générale que le moyen d'y parvenir.

Ne serait-il pas souhaitable de tenter de résoudre la question lors de la conclusion du contrat ? Les chargeurs, les français comme les autres, ont la possibilité de demander voire d'imposer, pourvu qu'ils s'en préoccupent, des attributions de compétence dans les chartes-parties répondant aux souhaits des destinataires, qui souvent se trouvent être leurs clients, et leurs assureurs facultés, souhaits précisément exprimés au travers des contestations

que ceux-ci soulèvent aujourd'hui. Pourquoi ne pas exiger également, afin de prévenir toute difficulté, que la clause compromissoire ou attributive de compétence soit reportée sur le connaissance ?

Tout cela permettrait d'éviter par avance une contestation qui, pour être légitime, n'entraîne pas moins débats, coûts et délais qui détournent les parties des questions touchant au fond des recours entrepris par les intérêts cargaison, souvent au détriment même de la partie qui entend protéger ses droits.

Par ailleurs, la multiplication des contestations de la clause de compétence incluse dans une charte-partie ne pourrait-elle pas conduire, à terme, à la contestation d'autres clauses usuelles de la pratique internationale connues de tous et mettre en cause l'équilibre contractuel du transport maritime et la sécurité juridique des opérations de transport ?

La culture et l'expertise françaises en matière maritime sont incontestables. Nos juges, nos avocats, nos arbitres « maritimes » sont parfaitement compétents et nous pouvons offrir de surcroît l'expérience et le renom de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris qui constitue une véritable alternative à d'autres juridictions et systèmes arbitraux pour la résolution des litiges entre opérateurs du commerce international. En matière d'arbitrage, la France présente en plus un avantage, gage de sécurité juridique : en droit français, les arbitres sont juges de leur propre compétence.

La clause attributive de compétence n'est pas au centre de la négociation des termes d'une charte-partie. Elle n'en constitue certes pas la clause essentielle, mais elle emporte cependant des conséquences suffisamment importantes pour justifier qu'elle soit déterminée, et non adoptée par défaut, en même temps que les autres dispositions.

Au travers des abondantes contestations de l'opposabilité des clauses de compétence, la communauté maritime française manifeste son attachement à la juridiction française. Favoriser l'introduction dans les chartes d'une clause de compétence française viderait probablement de tout intérêt pratique la question de l'opposabilité de la clause au destinataire. Le but ne serait-il pas atteint ?

L'arbitrage constitue la pratique en matière de chartes-parties, la compétence de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris est déjà inscrite dans nombre de chartes : les moyens existent, ils n'attendent que d'être mis en œuvre.

Nouvelles du large

Revue de presse

Maritime Advocate - 17 octobre 2003

Après n'avoir reçu que 144 réponses à son questionnaire envoyé à plus de 800 membres, la LMAA confirme qu'il n'y a pas de majorité claire en faveur de la publication des sentences. La plupart de ceux souhaitant la publication, demandaient que soit connu le nom des arbitres, marquant ainsi l'intérêt qu'il y avait à savoir ce que tel ou tel arbitre décidait sur un sujet spécifique. Ce que, précisément, les arbitres ne souhaitent pas.

Lloyd's List - 25 octobre 2003

Alors qu'il se prépare à quitter le BEA-Mer à la fin de l'année, Georges Turret revient sur quelques épisodes marquants qui se sont déroulés depuis qu'il est à la tête de cette organisation

TradeWinds - 7 novembre 2003

Le nouveau tsar de la sécurité de l'UE met le feu en affirmant, lors de la réunion annuelle du BIMCO, qu'il y a la pagaille dans les manières dont les enquêtes sur les

accidents maritimes sont menées et qu'il entend y mettre bon ordre en développant une procédure commune d'investigations.

Le Marin - 14 novembre 2003

P. de la Morinerie élu pour 3 ans à la tête de IUIMI (International Union of Marine Insurance). C'est la première fois qu'un français est élu à la tête de cette organisation vieille de 130 ans.

Le Figaro Eco - 21 novembre 2003

Après 3 ans de débats, les Eurodéputés font échouer en quelques minutes la libéralisation des ports, confortant ainsi le monopole des dockers. Le texte ouvrait la possibilité pour un armateur de décharger des conteneurs sans passer par les mailles des dockers.

« Rapidement le débat s'est résumé à une confrontation entre méchants ultralibéraux et syndicats arc-boutés sur leurs avantages acquis » regrette un membre de la Commission

Le Marin - 21 novembre 2003

Prestige : Le Conseil Général de Vendée porte plainte contre l'Etat espagnol demandant qu'il complète les indemnités du FIPOL. Cette plainte s'appuie sur le rapport de l'expert JL Guibert qui met l'accent sur le refus des autorités maritimes espagnoles de laisser le navire s'abriter dans un port et sur l'obligation qui lui fut faite de mener pendant plusieurs jours une route qui exposait son flanc tribord avarié à la plus forte houle.

Libération - 24 novembre 2003

L'OMI renonce à exclure Greenpeace de l'organisation comme cela était réclamé par plusieurs pays considérant que les actions en mer contre les navires étaient de la piraterie.

Lloyd's List - 28 novembre 2003

L'assemblée de l'OMI a approuvé la nomination de l'Amiral Efthimios comme Secrétaire Général en remplacement de W. O'Neil avec effet au 1^{er} janvier 2004

Lloyd's List - 2 décembre 2003

Les preuves s'accroissent que des vagues de plus de 30 m. de haut se créent d'une manière aléatoire et sont beaucoup plus fréquentes qu'on ne le pensait dans le passé. Le P&I Club North of England est de l'avis que cela aidera à terme les armateurs à se défendre plus efficacement en cas de litige en invoquant les 'perils of the seas'.

Le Marin - 5 décembre 2003

Alors que la proposition de loi en 34 articles sera examinée en première lecture le 11-12-2003 au Sénat, H.de Rlichemont déclare : « Nous avons créé un statut juridique et une réelle protection sociale pour les marins étrangers qui navigueront demain à bord des navires immatriculés sous RIF ».

Le Monde - 6 décembre 2003

Après maintes discussions, l'OMI parvient à un compromis sur la coque unique des pétroliers. Le calendrier adopté valide celui de l'UE : à partir du 5-4-2005, il sera interdit de transporter du fuel lourd dans un pétrolier à simple coque de plus de 5,000 tonnes, pour les pétroliers de taille inférieure, l'échéance est reportée à 2008 en fonction de la date anniversaire de leur mise en service

Lloyd's List - 2 décembre 2003

Les leaders de l'UE se sont mis d'accord pour que le siège de l'AESM (Agence européenne de la sécurité maritime) soit à Lisbonne.



CMA-CGM
MV CMA-CGM Debussy

Avis d'expert : Evolution des tailles et déséconomies d'échelle des méga-porte-conteneurs

Jean-Philippe Huchet, CLC, Ancien Vice-Président CMA-CGM

Au terme d'une période de sagesse relative en 2000/2002 les grands armateurs dans le premier semestre 2003 ont repris le chemin des chantiers. Selon les observateurs, plus de 100 navires porte-conteneurs de 7500 à 8400 evp* ont été commandés ces derniers mois pour des livraisons échelonnées de 2005 à 2007. La définition usuelle en evp de la capacité d'un porte-conteneurs est trompeuse. En effet de 7500 à 8400 evp c'est même navire : environ 100 000 tpl sur 14,50m, 325m de longueur, 42m de largeur (17 largeurs de conteneurs), 95 000 bhp et 25 nœuds en service. A l'intérieur de cette enveloppe l'armateur dispose d'une certaine flexibilité pour choisir une capacité d'annonce.

Avec les navires de 8000 evp les armateurs ont peut-être franchi un seuil de déséconomie d'échelle mais seulement théorique puisque ni les tirants d'eau en charge ni les itinéraires et horaires ne sont modifiés

Ces navires sont déployés sur les routes Europe-Asie et transpacifique où ils remplacent progressivement des unités de 5500 à 7000 evp couramment en service. Les armateurs ont été encouragés à la commande de ce que nous appellerons pour simplifier les 8000 evp par la vigueur du marché chinois et par les offres attractives des chantiers asiatiques qui se livrent entre eux à une concurrence féroce. Ont-ils pour autant franchi un seuil de déséconomie d'échelle ? Pas certainement.

Le seuil de déséconomie d'échelle est atteint lorsque qu'une augmentation du coût de la cellule* résulte de la mise en service de navires de capacité supérieure. Depuis 1970 et jusqu'à présent les flux conteneurisés et donc la demande de capacité de transport ont connu une croissance soutenue. Les armateurs ont accompagné la tendance en substituant périodiquement une génération de navires de plus grande capacité à la précédente ainsi déclassée avant le terme de l'amortissement économique des navires. Sur les grands axes est-ouest notamment Europe-Asie et transpacifique la démarche des armateurs s'est avérée justifiée. D'abord on n'a pas observé de surcapacité importante à l'exception d'épisodes non durables résultant de la mise en phase de l'offre et de la demande certes croissantes l'une et l'autre mais selon des cycles non coordonnés. Ensuite les armateurs ont réalisé des économies d'échelle puisque selon le dogme jusqu'alors non contesté, plus grand est le navire, plus bas sera le coût de la cellule.

Cette belle ordonnance des choses fondée sur trois décennies d'observation devrait logiquement se poursuivre. Mais aux capacités maintenant atteintes le dogme est remis en cause. Le débat sur ce sujet est alimenté par de nombreuses publications de qualités diverses, les unes annonçant la mise en service d'unités de 12 000, 15 000, 18 000 evp, les autres au contraire expliquant que le gisement des économies d'échelle est épuisé. Les premières sont largement médiatisées. Les secondes restent plus discrètes et pourtant elles seules sont sérieusement documentées.

De nombreux facteurs en interrelations complexes interviennent dans la détermination d'un seuil de déséconomie d'échelle. Parmi les plus significatifs nous retiendrons le coût statique de la cellule, son coût dynamique, le tirant d'eau du navire en charge, et bien sûr l'existence d'un marché correspondant à la capacité offerte.

Le coût statique correspond à la valeur d'acquisition de la cellule. C'est le coût du navire divisé par le nombre de cellules. Selon les observations concordantes de plusieurs analystes le coût statique décroît régulièrement avec la capacité jusque vers 5000 evp, puis la courbe s'écrase et la décroissance devient insensible vers 6000 ou 7000 evp. Ces limites sont imprécises car un même navire est valorisé différemment selon l'époque, le chantier et le mode de financement. De plus avons-nous vu la capacité effective peut varier dans une même coque. Le coût statique de la cellule est une constante propre au navire et indépendante de l'emploi qui en est fait.

Le coût dynamique, dont le coût statique est une composante prend en considération le nombre de

cellules/voyage qui seront offertes au commerce dans une période donnée, le plus souvent une année. Il est fonction de la route à laquelle est affecté le navire et de la vitesse. C'est le coût dynamique qui détermine l'option de l'armateur. Ici intervient un facteur important de déséconomie d'échelle. Jusqu'à présent les augmentations de capacité ont été accompagnées par les augmentations de vitesse correspondantes. Celles-ci compensent le temps additionnel requis au port pour manipuler un plus grand nombre de conteneurs. Le coût dynamique de la cellule ainsi n'est pas affecté. Or à présent on ne sait pas installer de puissance supérieure aux quelques 95 000 bhp nécessaires pour garantir une vitesse en service de 25 nds à un 8000 evp. On peut bien sûr envisager deux moteurs et deux lignes d'arbre mais alors c'est le coût statique de la cellule qui augmentera considérablement. Selon les ingénieurs ce n'est pas tant la production d'énergie qui fait problème mais sa restitution à la mer. Il faudrait concevoir des hélices gigantesques et les immerger profondément au delà de cet autre seuil limitant qu'est le tirant d'eau.

Depuis l'arrivée des overpanamax* de 5000 evp dans les années 1990 les tirants d'eau en charge de 14,50m ont été atteints. Ensuite les capacités se sont envolées mais toutefois sans dépasser cette limite. Les gains ont été réalisés sur la longueur, la largeur (13 largeurs de conteneur pour les plus grands panamax*, 18 à présent) et la hauteur des pontées. Sur la route Europe-Asie qui est le laboratoire des innovations en matière de taille des navires, les itinéraires n'ont pas été modifiés dans cette période de forte progression puisque tous les ports qui y sont inscrits acceptent les calaisons de 14,50m. Des navires porte-conteneurs avec un tirant d'eau supérieur n'auraient à présent accès en Europe qu'à Rotterdam. Plusieurs projets existent de nouveaux ports en eau profonde mais les investisseurs potentiels, publics ou privés, hésitent à financer des infrastructures lourdes dont l'utilité et la rentabilité à terme sont loin d'être démontrées. La convergence des flux conteneurs sur un très petit nombre de " hubs"* où accéderaient des navires géants induirait un facteur sévère de déséconomie d'échelle. Les coûts d'acheminement par voies terrestres et *feederings** maritime, ceux-ci tout à fait certains, devraient être compensés par d'hypothétiques économies d'échelle sur le seul segment maritime hauturier, sachant qu'il n'intervient qu'au niveau de 20 à 23 % dans le coût total de la chaîne du transport en moyenne générale.

La corrélation entre l'offre et la demande de capacité enfin constitue un troisième facteur significatif dans la détermination du coût de la cellule et le positionnement d'un seuil de déséconomie d'échelle. Les calculs font hypothèse que toutes les cellules du navire sont utilisées. Si tel n'est pas le cas le coût statique de la cellule utilisée va croître exponentiellement avec le nombre de cellules vides sur le même navire. Or sur les deux routes maritimes majeures où sont déployés les plus grands navires, l'offre exprimée tant en capacité globale qu'en capacité unitaire reste conforme à la demande qu'alimente le dynamisme économique de la Chine. Les armateurs y sont attentifs parce qu'un déphasage important et durable sur ces lignes "lourdes" serait pour

Evolution des tailles et déséconomies d'échelle des méga-porte-conteneurs (Suite et fin)

Glossaire

evp : conteneur équivalent vingt pieds

cellule : espace occupé par un evp

overpanamax : navire dont la largeur ne permet pas le passage par le canal de Panama

panamax : navire de largeur maximum permettant le passage par le canal de Panama (32,30m)

hub : plateforme de transbordement

feederling : transport de redistribution à partir d'un hub

postpanamax : portique pouvant manutentionner au delà de 13 rangées de conteneurs.

super postpanamax : au delà de 17 rangées

eux catastrophique. La surcapacité probablement ne se manifesterait pas là où l'arrivée spectaculaire des 8000 evp la ferait attendre, mais sur les routes maritimes secondaires et les axes nord-sud en vertu d'un "cascading effect", terme usuel anglo-saxon parfaitement explicite, qui impose des navires trop grands sur des marchés modestes sans considération préalable pour le coût de la cellule ou d'éventuels seuils de déséconomie d'échelle.

La mise en service très médiatisée de navires de 8000 evp n'est pas vraiment un événement. C'est une évolution à partir d'une gamme de navires de 6000/7000 evp aux caractéristiques externes très voisines. De plus et dans le même temps de nombreuses commandes plus modestes de 5500 et 6500 evp sont enregistrées, également destinés aux lignes est-ouest. Il n'y aura pas de révolution aussi longtemps que les navires n'excéderont pas 14,50m de tirant d'eau en charge et que leur vitesse leur permettra de réaliser le voyage Europe-Asie en 56 jours et le voyage Asie-USWC en 42 jours. Au delà des navires à deux lignes d'arbre et de très grande capacité pour compenser un coût de construction élevé n'auraient accès en Europe qu'à Rotterdam ou à un autre "hub" qui n'existe pas encore. Aucune étude sérieuse ou convaincante n'a validé la pertinence économique d'un tel développement. Ceci ne permet nullement de l'exclure. Ce serait alors vraiment une révolution car la cartographie continentale des flux serait mise en cause avec les conséquences que l'on peut imaginer sur l'organisation des réseaux de transport et l'aménagement des territoires. Avec les navires de 8000 evp les armateurs ont peut-être franchi un seuil de déséconomie d'échelle mais seulement théorique puisque ni les tirants d'eau en charge ni les itinéraires et horaires ne sont modifiés. C'est une approche pragmatique associée à d'autres caractéristiques moins objectives de leurs comportements, telle la hantise d'être surclassés par un concurrent. Ils ne sont pas non plus insensibles aux retombées flatteuses pour leur notoriété d'une commande spectaculaire.

Si la demande sur les axes est-ouest demeure soutenue, si les ingénieurs parviennent à réaliser des gains de puissance propulsive sur une ligne d'arbre, et en vertu de la même logique, des porte-conteneurs de capacité sensiblement supérieure seront sans doute commandés. Ils ne caleront pas plus mais ils seront plus larges. Les terminaux anticipent l'évolution possible en se dotant de portiques "super postpanamax" avec une portée de 20 largeurs de conteneurs.

Ce ne sera pas encore la révolution.

Nouvelles du large

Le web maritime

Les vagues scélérates (freak waves)

Définition, par Michel Olagnon, Ecole Nationale de la Marine Marchande polytechnicien, ingénieur à Ifremer :

<http://www.ifremer.fr/web-com/molagnon/jpo2000/vue001.htm>

<http://www.ifremer.fr/web-com/molagnon/jpo2000/conf.htm>

Quelques photos significatives :
<http://tv-antenna.com/heavy-seas/>

<http://tv-antenna.com/heavy-seas/page2.htm>

<http://tv-antenna.com/heavy-seas/3/>

Liens vers les documents du séminaire de Brest sur les vagues scélérates de novembre 2000 :

<http://www.ifremer.fr/metocean/conferences/wk.htm>

Ecole de Marseille : la vague scélérate, monstre des mers :
http://hydro.marseille.free.fr/vagues_scclerates.htm

North of England P&I Club : la vague scélérate et l'argument des périls de la mer (perils of the seas) comme moyen de défense des armateurs :
http://www.nepia.com/frames/Main_Press.htm

Le projet « MaxWave » soutenu par la Commission Européenne :

<http://w3g.gkss.de/projects/maxwave/>

L'énergie des vagues (un petit peu de technique...)

<http://www.math.uio.no/~karstent/waves/index.en.html>



Les navires d'autrefois
CMCR - MV Tobago
Hong Kong 1972

Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou
75002 Paris

Tel : 01 42 96 40 41
Fax : 01 42 96 40 42

Secrétariat de la
Chambre :

[contact@arbitrage-
maritime.org](mailto:contact@arbitrage-maritime.org)

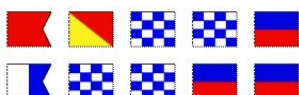
Gazette de la
Chambre :

[editeur@arbitrage-
maritime.org](mailto:editeur@arbitrage-maritime.org)



Rejoignez-nous sur
notre site Web !

[www.arbitrage-
maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)



**Le Président et
l'équipe de la
Chambre vous
souhaitent une
Bonne Année 2004**

La perte du « Munchen », documentaire de la BBC de novembre 2002 (repris par France 2 durant l'été 2003) :

<http://www.bbc.co.uk/science/horizon/2002/freakwave.shtml>

<http://www.bbc.co.uk/science/horizon/2002/freakwaveqa.shtml>

La vague scélérate et le courant des Aiguilles (SE de l'Afrique du Sud) :

<http://www.dynagen.co.za/eugene/freaks.html>

L'accident du « Queen Elizabeth II » en septembre 1995 :

[http://www.science-
frontiers.com/sf109/sf109p11.htm](http://www.science-frontiers.com/sf109/sf109p11.htm)

<http://www.qe2.org.uk/luis.html>

La perte du « Flare » en janvier 1998 et le rapport d'enquête :

<http://www.exn.ca/Stories/1999/01/26/57.asp>

<http://www.bst.gc.ca/fr/reports/marine/1998/m98n0001/m98n0001.asp#top>

La perte du « Derbyshire » et le rapport d'enquête :

http://www.dft.gov.uk/stellent/group/s/dft_shipping/documents/page/dft_shipping_505280.hcsp

http://www.dft.gov.uk/stellent/group/s/dft_shipping/documents/page/dft_shipping_505280-07.hcsp

<http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk/england/1675801.stm>

L'actualité de la Chambre

Une conférence sur le thème : "L'arbitrage maritime à Londres et à Paris" a été organisée à Marseille, le 15 Septembre 2003, par le "Juris'Club@CMA-CGM, association de juristes interne à CMA-CGM, sous l'égide de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM) et de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM).

Cette conférence, qui a réuni environ 70 participants, a été ouverte par le Professeur P. BONASSIES et animée par M. F. ARRADON, Président de la Chambre, M. P. RAYMOND, Secrétaire Général, M. M. HAMSHER, arbitre maritime à Londres et à Paris et M. M. HOWARD, arbitre et barrister.

Les différents exposés sur les particularités des procédures à Londres et à Paris et l'analyse du déroulement des instances arbitrales à Paris suivant la loi française (arbitrage interne) et dans le contexte international (arbitrage international) ont donné lieu à de nombreuses questions et débats qui ont montré qu'en dépit des différences dans les procédures et parfois dans l'approche des questions de fond, il existe une véritable jurisprudence internationale cohérente entre les différentes places d'arbitrage.

Plusieurs arbitres de la Chambre ont assisté le 29 Septembre 2003 à la journée Ripert, réunion organisée au Sénat par l'Association Française du Droit Maritime sur le thème de l'immatriculation des navires, plus particulièrement du pavillon français et

du Registre International Français (RIF), et au cours de laquelle est intervenu notre Président en faisant un exposé sur l'évolution des registres d'immatriculation des navires, l'historique et l'intérêt du pavillon français.

Le 15eme Congrès International des Arbitres Maritimes (ICMA XV) se tiendra à Londres du 26 au 30 Avril 2004. C'est l'occasion pour les arbitres de la Chambre, en rencontrant les éminents collègues des places étrangères, de promouvoir notre institution. Le Secrétariat de la Chambre a distribué toute la documentation relative à l'enregistrement et au programme du Congrès, et pour ceux qui le souhaitent, la procédure à suivre pour développer un sujet et intervenir lors des sessions de travail.

Pour tout renseignement complémentaire l'adresse Internet d'ICMA XV est :

<http://www.icmaXV.org/>

M. Eric ROBINE, arbitre dans la catégorie "juristes" depuis 1986, ancien directeur juridique d'Alstom, a souhaité cesser toute activité d'arbitrage.

Nous lui souhaitons une heureuse et longue retraite.

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de John BESMAN, survenu le 13 Novembre 2003. John BESMAN qui avait effectué une partie de sa carrière maritime chez Louis Dreyfus. était arbitre à New York et figurait sur la liste des arbitres de la Chambre.

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.