

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 30- Hiver 2012/2013



"Ne quid nimis"

Quelques réflexions sur le contrat de construction de navires

Jean François Cheneval

Directeur Juridique Chantiers Navals STX France

Arbitre maritime

Un contrat atypique ?

Le contrat de construction de navire porte en lui-même un caractère énigmatique.

S'agit-il d'un contrat complexe dont les conditions de mise en oeuvre échapperaient à l'ordre économique habituel ? S'agit-il d'un contrat d'entreprise comme en connaissent les marchés de réalisation de grands équipements terrestres, tels que des ouvrages d'art ou des grands équipements industriels ?

Ces interrogations trouvent leur raison d'être dans ce que l'on perçoit de l'importance des travaux à réaliser pour construire un grand navire marchand ou plus encore un navire de croisière.

On devine, par ailleurs, que l'armateur ou du moins celui pour le compte duquel le navire est construit aura des exigences propres sur les caractéristiques du navire dont il sera l'exploitant.

Le chantier naval ne serait-il donc qu'un exécutant qui mettrait ses capacités de travail et son savoir-faire au service de l'armateur qui serait en fait le maître d'ouvrage et assurerait, de surcroît, une part de maîtrise d'œuvre ?

Outre de disposer d'un outil propre à la construction de navires, le chantier naval est celui qui dispose, en premier lieu, du savoir-faire et de l'expérience pour calculer la flottabilité et le déplacement de la coque dont il aura déterminé le poids et les volumes, au regard des besoins de charge et de vitesse exprimés par l'armateur.

Même s'il est vrai que de grands armateurs disposent eux-mêmes de capacités d'études qui leur permettent de préciser leurs besoins, le chantier naval reste seul responsable d'étudier un navire apte à assurer les exigences requises.

La confusion que certains chantiers navals avaient tenté d'introduire dans la capacité des uns et des autres à détecter des insuffisances éventuelles de conception a été levée depuis longtemps par les tribunaux. Le chantier naval est un spécialiste de la construction de navires, l'armateur étant un spécialiste du transport. Jamais, le chantier naval ne pourra donc rejeter sur l'armateur ses carences éventuelles dans la construction en prétendant que l'armateur avait tout autant que lui les moyens de les détecter.

Une telle rigueur, dans l'appréciation, peut surprendre quand on sait que l'armateur qui commande un grand navire marchand ou un navire de croisière, va détacher sur le chantier une équipe pour superviser les travaux, tout le temps de la construction. Et les représentants de l'armateur ne se priveront pas pour faire des remarques sur ce qu'ils considèrent comme des insuffisances ou des anomalies. Ils exigeront même que soient portés à leurs connaissances tous les désordres que le chantier pourrait constater sur ses propres travaux ou les équipements de ses fournisseurs.

Malgré cela, les tribunaux ont tranché et le contrat de construction de navires est qualifié de vente, ce qui impose au chantier naval une obligation de résultat sans qu'il puisse s'abriter derrière telle ou telle spécification qui lui aurait été imposée.

La règle est posée. Le chantier naval est le spécialiste de la construction navale ; dès lors son savoir-faire le hisse à un niveau de discernement et d'appréciation qui ne pourra jamais être celui de l'armateur.

Que l'armateur lui ait imposé la marque des principaux équipementiers, voire même le type de moteurs de propulsion ou autre n'y changera rien. En sa qualité de vendeur, il se doit de s'assurer que les travaux et équipements réalisés et fournis sont aptes à leur usage pour lequel l'armateur destine le navire sur lequel ils sont installés. Le chantier, s'il suspecte tel ou tel équipement n'aura d'autre porte de sortie que de refuser d'exécuter le contrat puisque des réserves sur la qualité de l'équipement, outre qu'elles n'auraient aucune portée sans avoir été précisées, démontreraient qu'il a commandé et installé l'équipement suspect en connaissance de cause.

La prise en compte d'un savoir-faire.

Le chantier naval assumera d'autant plus cette responsabilité que c'est elle qui fonde sa légitimité et sa réputation. Le choix du chantier naval par l'armateur sera déterminé par sa capacité à faire le navire dont les caractéristiques souhaitées constitueront parfois un défi technique et industriel. Comment concilier, en effet, le souci des armateurs de vouloir des navires de plus en plus grands avec leur souci de réduire la consommation d'énergie ? Comment concilier un nombre de passagers toujours plus élevé avec les soucis environnementaux qui imposent de ne pas rejeter n'importe où les déchets naturellement engendrés par la vie à bord ?

De la même manière, les exigences en matière de délai seront d'autant plus fortes que l'armateur aura déjà programmé les rotations de ses navires s'ils sont marchands ou les croisières, s'il s'agit de navires à passagers.

La confiance dans le chantier pour respecter la durée de fabrication promise et les dates de livraison seront des éléments cruciaux.

Cette exigence constituera un autre défi majeur pour le chantier naval car s'il veut respecter les engagements donnés à l'armateur, il lui faudra respecter le planning qu'il s'est lui-même fixé pour l'approvisionnement des équipements et les principales phases de construction.

La taille des navires imposera par exemple de respecter des hauteurs de marées si l'on veut permettre la mise à flot du navire à la période prévue au planning ou sortir le navire des formes de construction pour réaliser des essais en mer. De la même manière, le cadencement des livraisons sera effectué en tenant compte de l'intégration à bord des équipements. On n'attendra pas que la construction de la coque soit terminée pour intégrer les moteurs de propulsion. Il est donc impératif que le fabricant puisse les livrer de manière à ce que le chantier naval puisse les poser dans les premiers blocs du navire. Les contraintes seront les mêmes si le chantier naval a décidé de faire réaliser un sous-ensemble du navire dans un pays étranger. L'acheminement du ou des blocs pourra se faire par barge ou flottage et nécessitera que les conditions d'environnement aient été bien prises en compte.

Les assureurs se montreront sur ce plan des soutiens efficaces car ils auront à cœur de vérifier le risque assuré en envoyant sur place des contrôleurs techniques.

Une contrainte à l'anticipation.

Si la capacité du chantier dans ce que l'on appelle l'ordonnement des tâches est fondamentale pour le respect du planning, les hésitations ou les retards de l'armateur à permettre la prise d'effet du contrat seront déterminants dans le respect de ce calendrier.

C'est ainsi qu'en règle générale, la prise d'effet du contrat de construction sera déterminée par l'approbation du contrat par les conseils d'administration respectifs et surtout l'obtention d'un financement. Celui-ci malheureusement peut se faire attendre et laisser craindre au chantier que la prise d'effet du contrat sera différée.

Le chantier devra-t-il attendre d'être certain que le contrat prenne effet pour commencer ou poursuivre les études préalables à la construction au risque de ne plus pouvoir respecter le planning qu'il a lui-même fixé ?

En fait, le chantier n'attendra pas la signature du contrat et moins encore sa prise d'effet pour commencer les études. Ce choix est le seul qui lui garantisse de pouvoir réaliser la construction dans le délai prévu. Les pénalités prévues dans les contrats de construction sont sur ce point dissuasives même si parfois l'armateur accepte de ne pas sanctionner les premiers jours de décalage. S'il arrive que le contrat ne prenne pas effet, le chantier conservera pour lui le coût des études réalisées.

Au-delà de la nécessaire rencontre des volontés de l'armateur et du chantier naval sur les caractéristiques du navire et ses conditions de livraison, le chantier devra gérer ou coordonner les dizaines, voire centaines d'entrepreneurs et de fournisseurs sans lesquels le navire n'existerait pas.

Ce savoir faire est essentiel et constitue encore un atout majeur pour les chantiers européens en matière de constructions de paquebots.

Une capacité à maîtriser le temps.

La livraison à la date convenue d'un grand navire, et plus encore un navire de croisière, impose une maîtrise absolue du temps depuis la découpe de la première tôle, la mise dans la forme de construction du premier bloc, jusqu'à la procédure qui aboutira à la recette du navire.

Le chantier est sur ce point, un maître d'œuvre rigoureux qui impose lui-même à chacune des entreprises intervenant sur le navire le cadencement de ses tâches en considération des autres entreprises qui interviendront en même temps à son voisinage.

A la différence des travaux de bâtiment sur lesquels casser n'est pas un obstacle majeur, l'intervention sur un ouvrage en acier exclut quasiment tout aléa excessif de coordination.

Cette situation sera souvent une source de conflit à bord du navire, le travail dans le même temps de plusieurs entreprises ne permettant pas une identification aisée de celui à qui l'on imputerait la cause d'un retard ou d'une désorganisation.

Au risque de fausser les relations contractuelles, le chantier n'hésitera pas à se substituer à tel ou tel intervenant si son organisation ou la qualité de ses travaux lui paraît constituer un risque à terme. Les conditions contractuelles négociées avec les entreprises permettront cette mesure d'urgence qui imposera qu'un état des lieux précis ait été fait à bord du navire sur l'avancement réel des travaux incriminés.

Un effort à l'adaptation permanente.

Il peut malheureusement arriver que le déroulement des travaux soit remis en question par un événement majeur tel qu'un incendie ou un dégât d'eau. Si l'incendie à bord d'un navire en construction constitue la source principale de dommages, les ruptures accidentelles de canalisations constituent un risque dont les conséquences peuvent être désastreuses si elles surviennent à un moment où les aménagements du navire sont terminés.

C'est face à de telles situations que le chantier fera la preuve de sa capacité à se mobiliser en recherchant les solutions les plus efficaces pour remettre le navire dans son état d'origine en limitant autant que faire se peut les conséquences sur le délai de fabrication.

En dehors de ces situations aléatoires sinon exceptionnelles, le chantier aura à faire face tout le temps de la construction aux demandes successives de l'armateur de modifier ou du moins d'améliorer le navire. C'est en effet, au fur et à mesure de sa construction, que l'armateur va mesurer l'opportunité de ses choix, notamment dans le domaine des aménagements sur les navires de croisière, plus particulièrement les espaces publics. Ce sont, en effet, ces zones du navire qui donneront la marque de l'armateur à la clientèle.

Les contrats prévoient la possibilité de modifier les plans et les spécifications du navire. Encore faut-il que ces modifications ne compromettent pas la durée prévue des travaux et leur coût. En théorie, le chantier et l'armateur négocieront de telles modifications et leur impact sur l'économie du contrat et une décision devra être prise dans une certaine période de temps pour ne pas ralentir l'exécution prévue des travaux. On sait que la réalité n'est pas aussi nette et que l'armateur, surtout s'il est un client fidèle saura trouver des arguments pour convaincre le chantier de réduire ses exigences.

Le moment de vérité.

La livraison sera le temps fort de la construction qui verra les équipes de l'armateur et celles du chantier vérifier ensemble, selon un programme détaillé, la totalité des points spécifiés comme critères d'acceptation de la qualité du navire. Les défauts ou manques de finition immanquablement relevés donneront lieu à l'établissement d'une liste de travaux restant à faire. Cette liste n'aura pas à proprement parler valeur de réserves, la recette du navire étant définitivement acquise. Ils devront, par contre, être réalisés dans un délai convenu.

Des pénalités techniques auront été prévues au contrat si certains critères définis aux spécifications n'ont pas été obtenus. Il en est ainsi des niveaux de bruit dans certaines zones des navires recevant du public, de température dans les cabines passagers, de vitesse, de giration, de consommation. Le dépassement de certains de ces critères peut d'ailleurs constituer un facteur de rebut. Mais des critères plus subjectifs telles que des mesures d'aspect, pourront, pour des navires de croisière, être avancés pour vérifier que le navire correspond à son standard de référence.

Une appréciation commune sera parfois difficile et sera le fruit d'une longue négociation. Même si le contrat de construction exclut, en règle générale, que l'armateur puisse invoquer des défauts mineurs pour refuser la livraison, l'armateur pourra néanmoins arguer de la gravité de certains désordres pour menacer de ne pas prendre livraison si un rabais sur le prix du navire ne lui est pas accordé. La capacité de négociation du chantier pourra alors être limitée sauf à engager une épreuve de force avec un armateur dont il souhaitera conserver la clientèle.