

Vues sur mer : Arbitrage et droit de la preuve

Editorial par P. Delebecque – Président de la CAMP

Le procès civil ou commercial se rattache au principe accusatoire. Sa maîtrise doit revenir aux plaideurs. Ce caractère marque tout procès, judiciaire comme arbitral. Essayons de ne pas l'oublier.

Il est vrai que dans la procédure civile contemporaine l'arbitre a un pouvoir d'initiative. Le principe de la neutralité du juge ne reflète plus parfaitement le droit positif. En effet, l'arbitre peut ordonner toutes les mesures d'instruction légalement admissibles, dont une expertise. Il faut savoir qu'il s'engage alors dans un processus qu'il devra assumer jusqu'à son terme, du moins si l'on en croit une récente et importante décision (v. Cass.

2^{ème} civ. 30 janvier 2007, n° 06-11.028, relevant, dans un litige portant sur une question de garantie des vices cachés, qu'il appartient au juge, s'il estime que le rapport de l'expert judiciaire par lui désigné n'est pas suffisamment précis pour établir la réalité et la nature des vices invoqués, d'interroger ce dernier ou, le cas échéant, d'ordonner un complément d'expertise, et non de débouter le demandeur).

Rien ne s'oppose, non plus, à ce que l'arbitre enjoigne à l'une des parties de produire telle ou telle pièce (CPC, art. 1460, al. 3). Mais il ne saurait aller au-delà et s'adresser à des tiers, son *imperium* étant circonscrit par la convention d'arbitrage soumise, comme toute convention, au principe de l'effet relatif des contrats. En outre et surtout, il n'a pas à se substituer à une partie passive : il ne saurait suppléer par des mesures d'instruction la carence d'une partie dans l'administration de la preuve.

Quant aux parties, précisément, elles doivent d'abord alléguer les faits au soutien de leurs prétentions. On peut du reste s'en tenir là, si les faits ne sont pas contestés. A défaut, ce qui est assez souvent le cas, chaque partie devra prouver conformément à la loi les faits nécessaires au succès de sa prétention. Inutile de dire que cette règle élémentaire est essentielle. Sans doute peut-elle se décliner diversement : attestations, témoignages, expertise privée et autres modes de preuve légalement admissibles. Au demeurant, la règle de la liberté de la preuve en matière commerciale, ce qu'est la matière maritime, autorise le recours à toutes les techniques, dans la mesure où, une fois encore, elles sont légalement admissibles : contradictoire et loyauté obligent (ce qui conduit, si l'on en croit encore des arrêts récents, à écarter les enregistrements téléphoniques effectués à l'insu de l'auteur des propos invoqués, mais non l'utilisation par le destinataire d'un SMS, dont l'auteur ne peut ignorer qu'ils sont enregistrés par l'appareil récepteur, cf. Cass. soc. 23 mai 2007, n° 06-43.209). Il reste, cependant, qu'en assumant la charge de la preuve, le demandeur en supporte en même temps le risque. C'est à lui qu'il revient de détruire l'apparence et d'établir que la situation est en réalité contraire à celle qui, *prima facie*, peut être considérée comme normale. Comme le dit très bien la jurisprudence, « l'incertitude et le doute subsistant à la suite de la production d'une preuve doivent être nécessairement retenus au détriment de celui qui a la charge de la preuve ».

Ainsi lorsque le créancier d'une obligation de résultat, dont est tenu, notamment, le transporteur maritime, prouve que ce résultat n'est pas atteint, il est juste et normal de considérer que l'inexécution est imputable au débiteur, *i.e.* au transporteur, et c'est à lui qu'il revient de se libérer. C'est lui qui assume à la fois la charge et le risque de la preuve. Dans une procédure accusatoire, qui est la nôtre, qui est aussi celle de nos amis anglais, le doute ne devrait pas lui profiter.



N° 16
Printemps 2008

Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de P. Delebecque**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 3 - **L'affaire du "Wellborn" - P. Boisson**

Page 5 - **Revue de presse**

Page 6 - **Le marché du vrac sec depuis 2002 : un cycle hors norme. J-Y. Thomas**

Page 8 - **Sur le web : Le canal de Kiel**

Page 8 - **L'actualité de la Chambre**

« **Non omne quod licet honestum est** »

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/4_abonnement.php



M/V CGG Alizé

Quelques sentences récentes

N°1146 – C/P Synacomex – Refus de déchargement en l'absence de connaissance – Temps perdu – Surestaries (oui)

Le B/L étant un titre représentatif de la marchandise, la livraison sans B/L en échange d'une garantie ne s'impose pas au Capitaine dont le refus de décharger est légitime. La perte de temps due à la non présentation du B/L doit être comptée comme temps de planche et les surestaries sont dues.

N°1147 – Second degré – Contrat d'agence maritime – Résiliation – Indemnité (oui)

Suite à la résiliation unilatérale d'un contrat d'agence maritime, l'agent réclamait une indemnité. Conformément à la loi française choisie par les parties et à la Convention de Rome du 19 juin 1980, le Tribunal décide que le litige est soumis au Code de commerce français (articles L134 et suivants sur le statut des agents commerciaux).

Le contrat prévoit que l'indemnité de résiliation est incluse dans la rémunération de l'agent, mais son montant n'est pas établi par celui-ci. Il appartient donc aux arbitres de l'évaluer souverainement, en tenant compte de l'ancienneté des relations et de la part prise par l'agent dans la croissance économique du mandant.

N°1148 – Affrètement au voyage – identification du fréteur – inexécution

Lorsque les négociations d'affrètement ont été confirmées par courriel et bien que la c/p ne soit pas établie, l'affrètement est valide. L'opérateur qui a négocié et qui déclare ne pas être partie au contrat alors que le navire n'a pas été nommé, se présente comme le fréteur au voyage, responsable de l'inexécution.

Le préjudice subi par l'affréteur est la différence de fret avec celui du navire de remplacement, mais il doit être limité car ce dernier n'a pas été suffisamment diligent pour minimiser le préjudice.

N° 1149 – Transport de riz en sacs sous connaissance – lettre de garantie – avaries et manquants – responsabilité de l'armateur, transporteur maritime.

Un transport de riz en sacs fait l'objet aux ports de déchargement d'avaries et de manquants. L'armateur, transporteur maritime identifié sur les B/L, est déclaré responsable en application de la Convention de Bruxelles de 1924 et condamné à rembourser aux assureurs subrogés dans les droits des réceptionnaires le montant du préjudice subi par ces derniers.

N°1150 – Second degré – C/P d'affrètement d'espaces – Groupe de sociétés – recevabilité – Faute nautique – Périls de la mer – Saisissage conteneurs – Responsabilité du fréteur (non)

Le navire fait l'objet d'une c/p d'affrètement d'espaces entre une société filiale d'un groupe, affréteur d'espaces, et l'armateur, fréteur.

L'action d'une société holding n'est pas recevable si celle-ci a expressément refusé l'idée que l'entité économique d'un Groupe de sociétés justifie de faire échec à la personnalité juridique des diverses sociétés qui le constituent.

Le fait qu'une société soit une filiale à 100% ne justifie pas que la société holding ait qualité pour agir en ses lieu et place.

Au plan de la responsabilité des dommages liés à la perte et à la destruction des conteneurs par suite d'un événement de mer, le Tribunal arbitral a jugé que le fréteur d'espaces pouvait se prévaloir, selon la c/p, de deux cas exceptés de responsabilité : le défaut du Capitaine dans la navigation (route suivie et vitesse) et les périls de la mer.

Les reproches faits au fréteur d'espaces quant à l'arrimage des conteneurs sur le pont ne sont pas recevables, la modification du système de saisissage étant bien connue de l'affréteur, ainsi que le défaut des boucles de pont.

Les dommages ont été causés par la dislocation brutale d'une partie de la pontée à l'occasion d'une gîte importante sous l'effet d'une très forte lame traversière dont l'effet a été accentué par la route suivie (faute nautique).

Il a été jugé que le fréteur d'espaces n'était pas responsable des dommages survenus.

Abstracts of awards

Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG16.pdf>

Le NCPC (Nouveau code de procédure civile) a vécu !

Les dispositions de l'article 26 de la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit marquent le retour de la dénomination :

CPC - CODE DE PROCEDURE CIVILE

<http://tinyurl.com/22I9o5/>

Cliquez sur le lien !



M/V CMA-CGM Fidelio

Le monde maritime Français est en deuil

2 figures de l'armement sont décédées au début de l'année 2008

René Boudet, tout d'abord a disparu le 9 février, à 93 ans. Fondateur de Gazocean, c'est un homme qu'il n'est pas besoin de présenter tant ce pionnier du transport de gaz a compté dans le paysage maritime français et international.

Peut-être un peu moins connu, c'est le 27 janvier dernier que s'est éteint **Jean-Marc Poylo**, ancien PDG du groupe Services & Transports

L'affaire du *Wellborn* entretient une perception fautive du fonctionnement des sociétés de classification

Philippe Boisson

Docteur en droit & Arbitre maritime
Conseiller juridique Division Marine Bureau Veritas

Rares sont les décisions de la Cour de Cassation qui concernent les sociétés de classification. Dans un arrêt du 27 mars 2007, les magistrats de la cour suprême ont rappelé les conditions dans lesquelles la responsabilité quasi-délictuelle de ces organismes pouvait être engagée à l'égard des tiers que sont les assureurs de la marchandise transportée sur un navire classé.

1° Les faits et les procédures engagées

L'affaire est relativement simple. Le vraquier libérien *Wellborn*, construit en 1971 et classé Bureau Veritas fut affrété en juillet 1994 pour transporter 23.700 tonnes de minerai de manganèse du Gabon jusqu'en Chine. Au cours de son voyage, le navire fut confronté à plusieurs jours de très mauvais temps le contraignant, à la suite de déformations constatées sur la coque, à trouver refuge dans la rade de Fort-Dauphin à Madagascar. Abandonné par son équipage, le *Wellborn* s'échoua quelques temps après puis se brisa sur la côte, plusieurs mois après son arrivée sans qu'aucune tentative n'ait été faite pour sauver le navire.

Les assureurs facultés ayant indemnisé le destinataire de la marchandise se retournèrent contre l'armateur et ses assureurs devant les tribunaux de Hong Kong. Ce recours contre les intérêts au navire (P&I et assureurs corps) échoua, notamment parce que la classification du navire au chargement n'avait pas été confirmée a posteriori. Ce n'est donc que sept ans après la perte de la cargaison que l'un des co-assureurs de la cargaison, pour 30%, assigna Bureau Veritas sur le terrain délictuel, usant du délai décennal offert par la loi française.

Le 21 février 2003, le Tribunal de commerce de Nanterre condamna la société de classification à réparer les préjudices subis. Le jugement s'appuyait sur les conclusions du rapport non contradictoire de l'expert des assureurs facultés relatant un état déplorable du navire après avarie, et déclarant qu'il était régulièrement classé. Les juges estimèrent que la société de classification, qui avait en charge le contrôle de l'état du navire, avait failli à ses obligations contractuelles et avait commis en l'espèce une faute lourde.

La Cour d'Appel de Versailles, ayant confirmé le 9 décembre 2004 la décision des premiers juges, Bureau Veritas décida de se pourvoir en cassation en invoquant plusieurs arguments :

- le droit applicable à l'action en responsabilité délictuelle intentée contre la société de classification qui est en droit international privé français le droit du lieu du dommage lequel s'entend aussi bien du lieu du fait générateur du dommage que du lieu de réalisation de ce dernier, ne pouvait être le droit français.

Le lieu de réalisation du dommage (nauffrage) étant fortuit, les juges du fond auraient dû tenir compte du lieu du fait générateur du dommage qui n'avait pu se produire qu'au cours d'une des visites du navire lesquelles avaient toutes été effectuées hors de France. Le lieu de l'émission du formulaire du certificat de classification n'était pas significatif car purement administratif.

- Le droit applicable suivant ce raisonnement était le droit de Singapour lequel est inspiré du droit anglais. Bureau Veritas estimait en conséquence que, conformément à la jurisprudence « *Nicholas H* », des tiers ne pouvaient se prévaloir à l'égard de la société de classification d'une obligation de soin envers les marchandises transportées, sauf à ce que soit caractérisé un lien de proximité suffisant avec elle. Ce lien n'existait que si la classification du navire avait été une condition de son utilisation et de son assurance.

2° L'arrêt de la Cour de cassation du 27 février 2007

La Cour de cassation dans son arrêt du 27 mars 2007 n'a pas retenu ces arguments et a rejeté tant les critiques concernant le choix de la loi française comme loi applicable que celles relatives au contenu de cette loi. Après avoir confirmé que la loi applicable à la responsabilité

L'affaire du Wellborn entretient une perception fautive du fonctionnement des sociétés de classification - (suite & fin)

extra-contractuelle d'une société de classification était celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'était produit, elle a appliqué la loi du siège social de la société comme étant celle du lieu présentant les liens les plus étroits avec le fait dommageable qui était applicable - en l'espèce, la loi française.

Par ailleurs la Cour de Cassation a estimé qu'en droit français, la société de classification ayant commis une faute dans la classification d'un navire était responsable dès lors que cette faute avait été la cause directe du préjudice subi, sans qu'il soit nécessaire d'établir l'existence d'un lien de proximité entre la victime et la société de classification.

Cet arrêt extrêmement sévère à l'égard de la société de classification entretient, à notre avis une perception fautive de son métier et des conditions dans lesquelles il est exercé au jour le jour par les experts chargés d'effectuer les visites et de délivrer les certificats correspondants.

a. Sur les mécanismes réels de décision au sein d'une société de classification.

Dans son arrêt, la Cour de Cassation a objecté que le lieu de réalisation du dommage étant fortuit, il convenait de rechercher le lieu du fait générateur, que celui-ci pouvait être situé en France dès lors que la société de classification avait son siège en France, que le règlement de classification applicable au *Wellborn* avait été élaboré en France et que les dossiers de classification y avaient pu être examinés, qu'enfin le lieu où le navire avait été visité pour la dernière fois n'était pas déterminant.

Cette affirmation n'est pas conforme à la pratique quotidienne suivie par les grandes sociétés de classification internationale en matière de délivrance des certificats de classification. La plupart des décisions relatives à la classification d'un navire sont prises par les experts locaux : visa et délivrance des certificats du navire avec ou sans recommandation, retrait du certificat. S'il est vrai que le règlement de classification est élaboré en France, au siège social de la société, son application est faite, pour l'essentiel, par les experts lors de leurs diverses interventions à bord des navires.

En l'espèce, le fait générateur du dommage subi par les assureurs facultés trouvait sa source non pas dans les lacunes ou les défaillances du règlement de classification mais dans les visites du navire réalisées avant l'accident, c'est-à-dire à Singapour en 1992 et en Chine en octobre 1993. C'est bien dans ces deux centres de visites que furent prises les décisions relatives à la classification du navire déclenchant l'émission du certificat et permettant le départ du navire.

A aucun moment le siège parisien de Bureau Veritas n'a été impliqué dans les décisions prises par l'expert local. Comment en effet le siège d'une société qui classe plus de 8.000 navires et donc effectue, par

l'intermédiaire de ses 400 centres d'intervention et de ses 1.000 experts, plus de 8.000 visites chaque année pourrait-il examiner les dossiers de classification de chaque navire et prendre rapidement les décisions qui s'imposent ! Aucune organisation centrale ne saurait faire face à de telles exigences opérationnelles et si même elle le pouvait, il n'est pas certain que la sécurité des navires s'en trouverait améliorée.

b. Sur les relations entre l'assureur faculté et la société de classification.

Il ne semble pas que les faits de l'affaire du *Wellborn* aient fait l'objet par la Cour de Cassation de l'examen minutieux qu'ils méritaient. Les magistrats se sont contentés de reprendre le motif de rejet de la Cour d'appel concernant le lien de proximité suffisant entre le préjudice de l'assureur faculté et la faute de la société de classification en indiquant que « ... en tout cas, la compagnie Groupama n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions.. ». Il est bien dommage qu'ils n'aient pas lu la police d'assurance sur facultés. Les conditions particulières de cette police, dérogeant aux conditions générales publiées d'assurance sur facultés, n'imposaient pas en effet que le navire fût classé.

La cause du préjudice subi par les assureurs facultés reste toutefois liée indirectement à la classification. Le refus par Bureau Veritas de confirmer a posteriori la classification du navire lors de son appareillage du Gabon a permis aux assureurs corps du navire et au P& I club de décliner leur garantie. Certaines visites du navire étaient en effet échues à cette date, sans demande de report. Les assureurs facultés, n'ayant pas pris la précaution d'exiger la classification du navire transportant la marchandise, restaient quant à eux tenus

d'indemniser les ayant-droits à la marchandise.

En bonne logique, l'assureur faculté n'aurait dû pouvoir rechercher la responsabilité de la société de classification qu'en alléguant que celle-ci avait abusivement refusé d'émettre une attestation de classification couvrant la date du chargement, ce qui privait l'assureur faculté de son recours normal contre les intéressés du navire.

c. Sur la faute commise par la société de classification.

La Cour d'appel de Versailles avait estimé que la faute susceptible d'engager la responsabilité de la société de classification était lourde. Cette qualification ne se justifiait pas sur le terrain quasi délictuel. La Cour de Cassation retient la faute simple mais ne voit pas qu'en la jugeant directement causale de la perte de la marchandise, elle fait abstraction du rôle de l'armateur qui reste seul responsable de l'état d'entretien de son navire au commencement du voyage.

Il n'y a pas de co-responsabilité en la matière.

Il en résulte que le lien entre le dommage et la faute ne pouvait être qu'indirect et que la responsabilité de la société de classification ne pouvait être retenue.

Les sociétés de classification sont rarement l'objet de l'attention de la Cour de cassation, néanmoins un récent arrêt a rappelé les conditions de la mise en oeuvre de la responsabilité quasi-délictuelle de ces organismes.

✕

Il apparaît que cet arrêt méconnaît les mécanismes réels de décision au sein de ces sociétés, se fourvoie dans l'appréciation des relations avec l'assureur sur facultés et omet le rôle de l'armateur.

"Combien de temps un conteneur tombé à la mer flotte-t-il ?"

(un certain temps !)

Il s'agit d'une question récurrente pour laquelle il n'y a pas de réponse unique car cela dépend de plusieurs variables : conteneur plein ou vide, type de cargaison, qualité de l'étanchéité des accès, type de conteneurs etc. Pas de meilleure réponse au sujet du conteneur entre deux eaux, à demi submergé, qui, selon la COA (*Container Owners Association*), relève du mythe.

La COA vient de publier une note (en anglais) sur ce sujet qui peut être lue et téléchargée en suivant le lien ci-dessous.

<http://tinyurl.com/2sjosq>



M/T Miss New Jersey

"Erika"

• Le Tribunal de grande instance de Paris a rendu son jugement le 18 janvier 2008, document que l'on peut consulter (mis en ligne par le site fortunes-de-mer.com) en suivant le lien ci-dessous :

<http://tinyurl.com/385qf6>

• Pour lire l'avis de l'avocat général près la CJCE estimant, entre autres, justifié et conforme "au principe du pollueur-payeur" d'exonérer de toute responsabilité les personnes qui n'ont pas causé de façon intentionnelle ou par négligence les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, cliquez ci-après :

<http://tinyurl.com/2bq5mt>

• L'Erika, sera le sujet de la journée Ripert organisée le 30 juin 2008 au Sénat par l'AFDM - Association française du droit maritime.

Nouvelles du large : revue de presse

Channel News Asia 1-08 Singapour reste le premier port du monde ayant manipulé 27,9 mio de conteneurs en 2007.

Mer & Marine 21-1 Pour la première fois de son histoire, le port autonome de Marseille a traité plus d'1 mio de conteneurs dans l'année. La progression du trafic, au terminal de Fos, a atteint 10%,

Lloyd's List 23-1 Un conférencier de la LMAA demande aux arbitres d'être vigilant à l'égard des avocats et de leur tendance à choisir des arbitres qui seront immanquablement les défenseurs de leur dossier.

Lloyd's List 29-1 Selon le "Paris MOU", 20% des 5,427 navires inspectés présentent des déficiences par rapport au code ISM.

Lloyd's List 29-1 La rapide augmentation de la flotte mondiale et la pénurie d'officiers ont conduit au doublement des accidents ces 5 dernières années.

Tradewinds 1-2 Une bombe à retardement a explosé avec pas moins de 50 réclamations pour les années 2006-7, d'un montant chacune supérieure à 6 mio \$ (2006) ou 7 mio \$ (2007) auxquelles les P&I Clubs ont à faire face via leur pool de ré-assurance.

Le Marin 8-2 2 associations internationales d'armateurs en partenariat avec l'ITF viennent de lancer une campagne insistant sur le traitement respectueux et digne des marins impliqués dans des accidents de mer et qui ne doivent pas être considérés comme des boucs émissaires.

Shipping Gazette 12-2 Victoire de l'Euro ? Maersk abandonne la tarification en US Dollars pour celle en Euro sur certaines lignes à compter du 1-4.

Mer & Marine 14-2 A la Société Nationale de Sauvetage en Mer, de nombreux bénévoles ne cachent pas leur émotion après les poursuites lancées contre l'institution. En Bretagne et dans le Midi, trois procès ont été intentés par des plaisanciers mécontents et leurs assureurs.

Tradewinds 29-2 Renouveau des paquebots de ligne ? Selon les dirigeants de Carnival, il est fort possible que d'ici une dizaine d'années des paquebots soient mis en ligne sur les rotations Europe/USA et Europe/Australie, Inde et Chine.

Lamyline 12-3 Médiation en matière civile et commerciale : une directive européenne en perspective qui aura pour objet de faciliter l'accès à des procédures alternatives de résolution des litiges et de favoriser le règlement amiable des litiges en encourageant le recours à la médiation et en garantissant une articulation

Fairplay 13-3 Le statut de Londres comme centre mondial du shipping mis à mal par la fin de certains avantages réservés aux non-résidents.

Les Echos 13-3 La France condamnée pour avoir réservé des postes de capitaines à des nationaux par la cour de Justice des Communautés européennes qui estime que cette disposition du code du travail maritime français constitue "une limitation à la libre circulation des travailleurs qui ne saurait être justifiée".

IMO.org 17-3 50ème anniversaire de l'entrée en vigueur de la convention ayant présidée à l'établissement de ce qui est désormais connu comme l'OMI. Pendant ces 50 ans, pas moins de 50 conventions, traités, protocoles etc. ont été adoptés sous l'égide de l'OMI.

Lloyd's List 19-3 La confirmation du principe Kompetenz-Kompetenz est un élément majeur du soutien qu'une législation nationale peut apporter à l'arbitrage comme moyen de résolution des litiges, selon S. François-Poncet (Cabinet Salans).

L'Antenne 21-3 Après l'ISPS, voici le 100% scanning pour les conteneurs à destination des USA. C'est la volonté de l'Administration US pour 2012 qui doit pourtant faire face à la réalité d'une telle décision et à sa faisabilité au niveau international.

Economic Times of India 25-3 Selon une étude du UK P&I Club, dans la dernière décennie, il y a eu une augmentation de 100% des incidents liés à la présence de clandestins sur les navires et cela a coûté à l'industrie plus de 20 mio \$ par an.

@Sea Intl 28-3 Les pertes totales de navires en forte augmentation selon l'IUMI qui estime que la tendance va continuer. 82 pertes totales sont enregistrées actuellement pour 2007 mais le chiffre final pourrait être de 112 contre, respectivement, 67 et 92 en 2006.

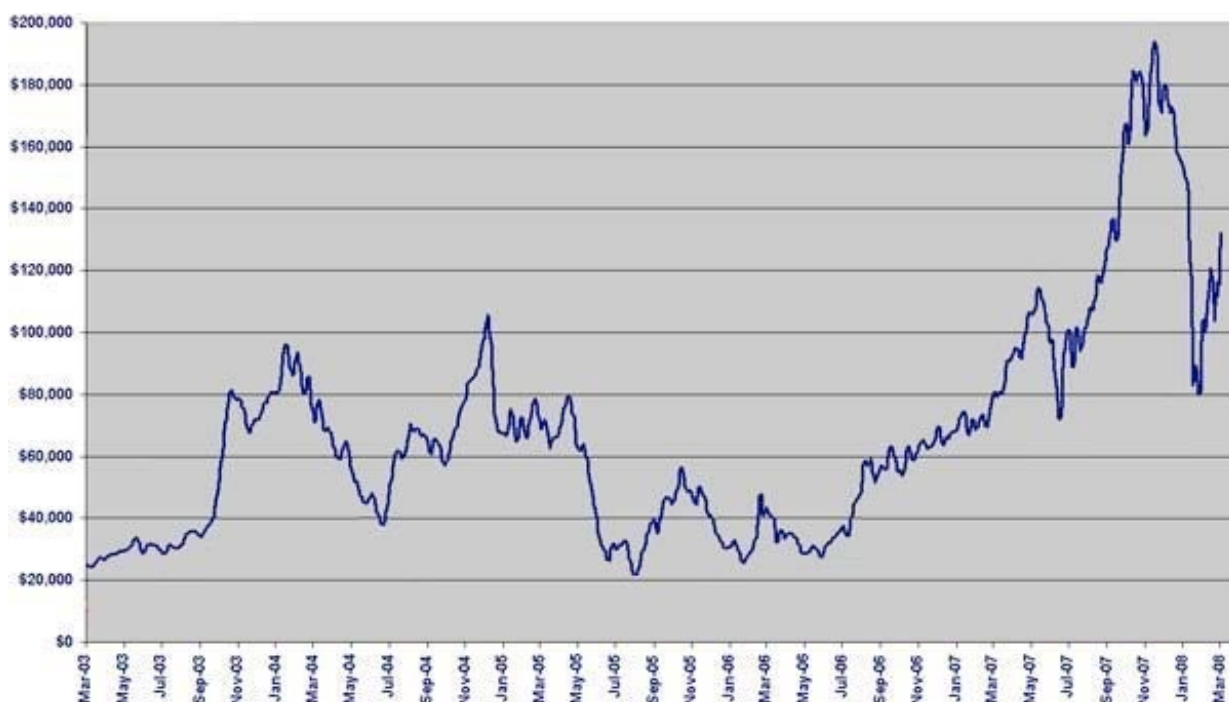
SustainableShipping.com 1-4 Revenant sur les critiques à l'encontre du shipping, le Secrétaire Général de l'OMI affirme que cette industrie, qui a de bons résultats en l'espèce, ne doit pas être le bouc émissaire de l'environnement.

Le marché du vrac sec depuis 2002 : un cycle hors norme.

Jean-Yves Thomas – Arbitre et consultant maritime

Le transport maritime est une activité essentiellement cyclique. Dans son traité « *Maritime Economics* », Martin Stopford, qui situe l'avènement du shipping moderne au cours de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, avait identifié pour le transport de marchandises sèches 13 cycles entre 1869 et 1996, soit en 118 ans, si on exclut les années des deux guerres mondiales. Il observait que la durée des cycles avait tendance à se réduire, la durée moyenne de chacun de ceux-ci ayant été d'environ 9 ans pour la période antérieure à la 2^{ème} guerre mondiale alors qu'elle a été de l'ordre de 7 ans pour la période postérieure. Depuis 1997 jusqu'à 2008, on peut considérer, tout au moins pour les marchandises sèches en vrac, que deux nouveaux cycles se sont ajoutés, l'un de 1997 à 2002 et

charter ne dépassaient pas un rapport de 1 à 4. Par exemple, au cours des années 1980 à 2000, le taux de rendement des handymax (vraquiers de 40.000 à 60.000 tonnes de port en lourd) s'est contenu dans une fourchette allant de 3.000 à 12.000 USD par jour et celui des capesizes (plus de 80.000 tpl) entre 5.000 et 20.000 USD). Depuis 2002, à partir d'un point bas pour les handymax de 7.000 USD, les taux ont atteint 35.000 USD début 2004 pour redescendre à 13.000 USD durant l'été 2005 et remonter à plus de 50.000 USD au cours du second semestre 2007. Parallèlement, partis de 8.000 USD en 2002, les capesizes atteignaient 70.000 USD début 2004, retombaient à 20.000 dix-huit mois plus tard pour culminer à plus de 150.000 USD en octobre 2007 alors que le marché spot frôlait brièvement la barre des



Capesizes - Equivalent T/C des taux spots 2003-2008

l'autre en cours depuis 2002.

Si, sur le plan de l'amplitude, le cycle court de 1997 à 2002 n'a pas vraiment été plus marquant que les précédents, il n'en est pas de même pour celui qui lui a succédé à partir du point bas de 2002. Depuis cette même année, on a également observé pour les autres grandes catégories du shipping que sont celles du transport des hydrocarbures et des lignes régulières des variations de niveaux de fret spectaculaires mais nous nous attarderons ici sur le cas particulier du vrac sec.

En effet, les caractéristiques de cette dernière phase du marché des frets de vrac sec sont sans précédent aussi bien pour l'ampleur de la hausse que pour sa durée. Si on se situe du point de vue de l'armateur, pendant toute la période antérieure, l'écart entre les très bonnes et les plus mauvaises années, exprimées en recettes nettes ou en équivalent time-

USD 200.000 par jour. Le rapport d'amplitude pendant la période 2002/2007 a donc été de l'ordre de 7 pour les handymax et jusqu'à 20 pour les capesizes.

Pareillement, la durée de cette envolée n'a pas d'égale dans le passé. Traditionnellement, on constatait qu'en général, à l'intérieur de chaque cycle, le nombre d'années de marché haut était deux fois inférieur au nombre de celles de marché bas, le niveau de rendement de ces dernières se situant marginalement au-dessus des dépenses d'exploitation, quand il n'était pas inférieur ce qui, comme dans les années 80, pouvait conduire des armateurs à désarmer leurs navires en attendant des jours meilleurs ou à envoyer à la démolition les plus anciens. Or, depuis 2003, soit jusqu'à maintenant durant 5 années consécutives, si on estime que les dépenses d'exploitation sous pavillon international ont été de l'ordre de 4.000 USD par jour pour les handymax et de

Le marché du vrac sec depuis 2002 : un cycle hors norme (suite)

de 6.000 USD pour les capesizes, on constate que les revenus nets ont représenté un multiple des coûts d'exploitation jamais inférieur à 3 et allant jusqu'à 25 pour les capesizes, générant pour les armateurs de considérables cash-flows.

Sur la cause principale de cette hausse, chacun sait le rôle déterminant qu'a joué, comme dans bien d'autres domaines, le développement de l'économie chinoise. La production d'acier chinoise qui représente aujourd'hui près de 40% de la production mondiale a été multipliée par 5 depuis l'an 2000 pour approcher 500 millions de tonnes en 2007. En raison de la médiocre qualité de son minerai fer domestique, ses besoins en minerai importé ont explosé qui de 70 millions de tonnes en 2000 sont passés à près de 400 millions t. en 2007, soit la moitié des importations mondiales. Cet accroissement a dans un premier temps profité aux capesizes et aux panamax puis par répercussion aux catégories de taille inférieure, d'autant plus que la Chine, auparavant importatrice, est au cours de ces mêmes années devenue exportatrice d'aciers, pour près de 70 millions de tonnes en 2007. Dans le même temps la demande en charbon vapeur pour les centrales thermiques a continué à croître au rythme de 7 % par an. Le total du tonnage des marchandises de grand vrac (minerai, charbon, céréales) et de vracs secondaires (produits semi manufacturés, agricoles, forestiers, métallurgiques, engrais etc..) qui n'avait dépassé 2 milliards de tonnes qu'en 2000 a atteint les 3 milliards en 2007. Cette progression accélérée de la demande mondiale de transport explique bien évidemment l'élévation des taux de fret mais n'est pas tout à fait suffisante pour en justifier la durée.

Si cette évolution a entraîné dès le premier semestre 2003 l'amorce de la hausse de la valeur des navires de seconde main, hausse que certains armateurs grecs avaient d'ailleurs remarquablement anticipé, elle ne s'est pas, dans un premier temps, traduite par un afflux de commandes de navires neufs. En effet, à peu près au même moment le marché pétrolier, pour d'autres raisons liées à l'exigence de qualité consécutive aux naufrages de l'Erika et du Prestige, s'est également tendu ainsi que celui des navires de lignes régulières. Les chantiers, notamment japonais et coréens, ont d'abord privilégié les navires à plus forte valeur ajoutée que sont les navires citerne et les porte-conteneurs cependant que les armateurs de vraquiers, en raison de leur expérience passée, incertains de la durée de la reprise, restaient prudents vis-à-vis de la construction navale dont les prix augmentaient de manière significative. Jusqu'à 2005, les commandes de vraquiers, en grande partie auprès des chantiers chinois, n'ont pas dépassé en nombre 15% de la flotte existante puis ont atteint 20 % à fin 2006. Sachant que les livraisons s'étaient alors sur environ 3 ans, il est compréhensible que le rythme d'accroissement de l'offre de transport peinait à suivre celui de la demande, il en résultait le maintien de la pression sur le marché de l'affrètement.

A cet égard, 2007 a marqué un tournant, le carnet de commandes s'est étoffé de manière impressionnante, certains diront inquiétante. Selon BRS, à fin février 2008, environ 2900 vraquiers étaient en commande, soit plus de 40 % de la flotte existante en nombre et près de 60% en port en lourd, dont les livraisons s'étaleront jusqu'à 2012 et même 2013 pour certaines unités commandées en série. On constatera d'ailleurs qu'une des conséquences de l'ampleur des carnets de commande est le report dans le temps des livraisons. Jusqu'au début de la décennie, on escomptait pour les navires standard un délai de l'ordre de 2 ans

entre la signature du contrat de construction et la livraison, il n'est pas rare aujourd'hui que cet écart soit au moins doublé. A remarquer également, la forte présence des armateurs grecs qui selon le courtier Georges Moundreas ont, pour la seule année 2007, commandé 371 vraquiers pour un total de 36,6 millions tpl. parachevant ainsi leur évolution progressive d'armateurs exploitant principalement des navires de seconde main vers le statut de premiers investisseurs en navires neufs.

A propos de l'augmentation du prix des coques, les valeurs des navires d'occasion ont logiquement suivi une évolution plus ou moins parallèle à celle du niveau des rendements, celle d'un panamax de 5 ans qui valait 15 millions USD début 2002 a atteint 90 millions au pic de 2007 et celle d'un capesize de 5 ans est passée dans le même temps de 28 à 150 MUSD. Pendant la même période, les prix à la commande de navires neufs ont été multipliés par un facteur de l'ordre de 2,6 pour, début 2008, atteindre 55 MUSD pour les panamax et 95 MUSD pour les capesizes. Une prime importante est ainsi accordée à la disponibilité immédiate du navire d'occasion récent par rapport à une livraison du neuf qui n'interviendra que dans plusieurs années et dont on peut douter qu'il pourra profiter d'un niveau de marché équivalent.

Autre conséquence de l'évolution du marché, le développement de catégories de vraquiers jusqu'ici marginales. La tendance à l'augmentation de la taille unitaire des navires est une constante du transport maritime, suivie quelquefois de reflux comme celle que l'on a pu constater pour les ULCC dans le domaine pétrolier. Mais elle est naturellement activée lorsque la demande est forte. Les panamax ont buté longtemps sur la limite des 80.000 tpl. jusqu'à ce que certains armateurs constatant qu'une fraction importante des panamax ne fréquentent jamais le canal de Panama ou sans doute aussi dans la perspective de son élargissement, ont décidé de s'affranchir de la contrainte de largeur des écluses de 32,2 m. Alors que la flotte existante des navires de 80.000 à 120.000 tpl ne comporte que 170 unités, il y en a 470 en commande. Si l'appellation de cette nouvelle catégorie n'est pas encore tout à fait fixée (over-panamax, minicape ou small cape), celle des VLOC (very large ore carriers), minéraliers de plus de 220.000 tpl, est en revanche déjà ratifiée. A la flotte actuelle d'une cinquantaine d'unités s'ajoutera dans les prochaines années plus d'une centaine de navires, les plus importants approchant 400.000 tpl, dont, pour la plupart, les commandes sont adossées à des contrats ou affrètements à temps de longue durée avec des compagnies minières ou les sidérurgistes d'Extrême-Orient.

On ne s'aventurera pas ici à faire de prévisions de l'évolution future du marché du vrac sec. Les augures se sont jusqu'ici largement trompés qui, année après année, ont pronostiqué sa rechute. La demande chinoise ne semble pas près de s'essouffler et, en matière de vrac sec, est sans doute moins sensible à la conjoncture mondiale que d'autres catégories du transport maritime en raison des besoins intérieurs mais on peut toutefois remarquer qu'aux livraisons futures des navires en commande viendra s'ajouter dans un avenir proche, moins d'un an, un nombre significatif de pétroliers à simple coque qui ont été acquis pour être convertis en vraquiers. L'équilibre entre offre et demande de transport peut en être affecté.

Il reste que depuis quelques années, les démolitions de vraquiers se sont pratiquement taries. Les armateurs ayant les moyens de les entretenir, les navires dépassent allègrement leur 25ème année après une



Les Navires d'autrefois :
M/V Salorges



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 marché du vrac sec depuis 2002 : un cycle hors norme (suite & fin)

5ème visite spéciale de re-classification. La flotte mondiale a donc vieilli ; 40 % des vraquiers ont plus de 20 ans et même 60 % dans la tranche des moins de 30.000 tpl. Lorsque le marché reviendra à des niveaux plus historiques, le réservoir de navires à démolir devrait naturellement réguler le déséquilibre offre et demande avec, pour corollaire, la chute du prix de vente à la ferraille qui en raison de la rareté atteint ou dépasse aujourd'hui largement 500 USD par tonne lège contre environ 150 USD en 2002. Se posera alors peut-être le problème de la capacité des chantiers de démolition, mais ceci sera une autre histoire !

Nouvelles du large - Le canal de Kiel (Nord-Ostsee-Kanal), quelques sites

De la mer du Nord (Brunsbüttel dans l'estuaire de l'Elbe) à la Baltique (Kiel-Holtenau), c'est la voie d'eau la plus fréquentée du monde.

= **Situation géographique et vues aériennes (paramétrables)**

<http://tinyurl.com/2pfgt8>

Brunsbüttel : <http://tinyurl.com/2mg5h>

Kiel-Holtenau : <http://tinyurl.com/2pj584>

AIS : http://familjenhakansson.se/html/ais_live_kiel.html

(Cliquer sur les bulles de couleur pour les infos sur les navires)

= **Photos et vidéos**

<http://tinyurl.com/2g6jmu>

<http://tinyurl.com/2xqzq>

<http://tinyurl.com/2ggkmj>

<http://kiel-canal.sartori-berger.de/en/photo/index.html>

<http://tinyurl.com/2wdcfl> (Sélection de vidéos sur le canal)

= **La canal dans Wikipedia**

http://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Kiel

= **Une peu de tourisme**

<http://www.kissen.co.uk/delivery6.asp>

= **Comment cela marche-t-il ?**

<http://www.goethe.de/ges/wrt/thm/vtr/en844380.htm>

<http://www.kiel-canal.org/english.htm> (le site officiel)

= **Du Kaiser-Wilhelm-Kanal au Canal de Kiel, un peu d'histoire**

<http://www.kiel-canal.de/kiel-canal/history/index.htm>

<http://tinyurl.com/2elhlk>

<http://www.deutsche-schutzgebiete.de/kaiser-wilhelm-kanal.htm>

<http://www.deutsche-schutzgebiete.de/kiel.htm>

= **L'avenir ?**

<http://www.spiegel.de/international/spiegel/0,1518,444951,00.html>

= **Et, enfin, pour ceux qui maîtrisent vraiment l'allemand, un site très complet**

<http://www.nord-ostsee-kanal-info.de/>

L'actualité de la Chambre

• Un colloque, organisé par l'**Association pour la Promotion de l'Arbitrage en Afrique (APAA)**, a eu lieu à Yaoundé début janvier 2008.

La Chambre y était représentée par M. Jean VILLETTE, arbitre maritime, qui a fait une communication sur son fonctionnement et ses particularités, ainsi que sur la participation des parties africaines à son activité (notamment le contentieux du commerce maritime à destination de l'Afrique, tel que celui engendré par le transport des bananes, ananas et différentes céréales dont principalement le riz).

• La réunion du Conseil d'administration et de l'Assemblée Générale de la Chambre a été fixée le **11 juin 2008**. Elle sera suivie, le jour même, du traditionnel dîner des arbitres organisé dans les salons du Yacht Club de France.

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.