



21/07/2025

LIGNE REGULIERE & TRAMPING

Dago Alain Gohomene
ARSTM

Ligne Régulière et Tramping LRT/LP3 (2022/2023)

Module I : LE CONCEPT DE LIGNE REGULIERE

Introduction

"Le transport maritime a toujours été et reste encore le moyen de transport massif de marchandises le plus économique sur les grandes distances". La ligne régulière est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir. Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques (généralement des portes conteneurs). La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport. En effet, celui-ci adhère aux conditions de transport et surtout de responsabilité définie par l'armateur dans le connaissement. Le chargeur n'a ici aucune liberté de négociation commerciale sauf à entretenir une relation de partenariat très étroite avec l'armateur.

I/ Les caractéristiques des lignes régulières

Les services de lignes régulières assurent le transport de marchandises autres qu'en vrac selon des calendriers fixes. Les marchandises peuvent être transportées séparément (par exemple les véhicules automobiles) ou en chargement unifiés dans des conteneurs.

Différents types de navires participent au trafic de lignes régulières - navires de marchandises générales, porte-conteneurs, navires réfrigérés (reefers), navires polyvalents et rouliers ("ro-ro", dans lesquels les camions et les remorques sont embarqués par leurs chauffeurs) et des navires spéciaux comme les transporteurs de voitures. Jusque dans les années 60, les navires de marchandises générales étaient prépondérants sur les lignes régulières mais l'apparition de cargaisons unifiées a été suivie par l'expansion massive du trafic conteneurisé qui, dans de nombreux pays développés, représente actuellement plus de 75 % en volume du trafic de lignes régulières.

Cette expansion du trafic conteneurisé a favorisé la construction de porte-conteneurs de plus en plus grands dans le but de maximiser les économies d'échelle. Un effet induit de cette évolution vers des tailles de navires plus grandes a été le regroupement de compagnies maritimes dans des entités plus vastes, et la tendance pour les flux de marchandises à se concentrer dans des grands ports de transbordement ou "hubs", aux dépens de services qui subsistent entre des ports moins importants et pour la desserte de routes à trafic "faible" (en termes de volume de cargaisons).

III/ LES DIFFERENTS TYPES DE ROUTES MARITIMES

"Les lignes régulières restent d'une façon générale indispensables à l'existence d'une route maritime". On distingue les routes de "cueillette" (short sea) c'est à dire le cabotage ou les petits itinéraires et les routes transocéaniques qui sont au nombre de trois. Les routes les plus courtes sont très nombreuses et forment une sorte de toile d'araignée autour d'un noeud logistique appelé "hub". Les routes transocéaniques se confondent avec les itinéraires des lignes régulières et sont ponctuées d'escales dans lesdits hubs.

Ces trois routes sont :

-La route transatlantique

-La route transpacifique

-La route Europe/Extrême-Orient

En principe, les armateurs ont des activités sur deux lignes/marchés parmi les trois qui correspondent aux routes qui touchent directement leur continent. L'armateur positionné sur les trois lignes s'appelle opérateur global (exemple : Evergreen). La principale route est le "track". C'est la route transatlantique reliant l'Amérique du Nord côte est à l'Europe Occidentale. Vient ensuite la route transpacifique, reliant l'Asie du sud-est (Japon et Nouveaux Pays Industrialisés) à la Californie ou à la côte Ouest des Etats-Unis via le Canal de Panama. Enfin, la route Europe/Extrême-Orient relie les ports de la rangée nord ("Northern Range" : du Havre à Hambourg) à l'Asie via le Canal de Suez. Cette route côtoie les plus grandes régions productrices de pétrole Et relie les grands foyers de développement émergents de l'Asie. Les navires font escale aux grandes plates-formes maritimes de l'Extrême-Orient (Hong Kong et Singapour) et touchent à ses extrémités aux espaces majeurs du monde développé : l'Europe Occidentale avec la Northern Range et la mégapole japonaise, en passant par le Canal de Suez et le détroit de Malacca.

III/ Les différents types de lignes régulières

A mesure que les trafics mondiaux se développaient, les différents types de service de lignes régulières ont évolué :

A /Services port à port :

Comme ce nom l'indique, il s'agit de transports d'un port à un autre, et du type de services qui ont été traditionnellement fournis par les lignes régulières nationales de transport maritime et/ou par des transporteurs de taille petite et moyenne qui étaient antérieurement prédominants dans les trafics de lignes régulières.

B /Services point à point :

Par opposition à la catégorie précédente, ils intègrent une composante multimodale, en ce sens qu'ils transportent une marchandise depuis une origine désignée jusqu'à une destination située à l'intérieur des terres, ce qui veut dire qu'une partie du service implique un transport terrestre. Cependant, certains pays limitent la possibilité pour les transporteurs étrangers d'offrir de tels services, car ils entreraient ainsi en concurrence directe avec leurs compagnies nationales de transport routier et ferroviaire. Au cours de ces dernières années, le développement des grands « méga transporteurs » dans

les trafics de transport maritime conteneurisés ont engendré un développement considérable de ce type de service.

C /Services pendulaires :

Il s'agit d'un itinéraire « aller-retour » dans lequel un navire fait un voyage aller, en faisant escale dans plusieurs ports pour charger et décharger des marchandises, avant d'entreprendre un voyage retour qui ramène le navire au point de départ initial, là aussi en passant par un certain nombre de ports intermédiaires en route. Un exemple simplifié d'itinéraire pourrait comprendre par exemple : Hong-Kong, Oakland, Panama, New York, Rotterdam, Le Havre, Panama, Long Beach, Yokohama, Hong Kong.

D /Services tour du monde :

Ces services qui sont assurés dans les deux sens font le tour du monde et font escale dans une série de ports intermédiaires où les marchandises sont chargées et déchargées. Ces types d'activités sont réservés aux grands navires modernes, du fait des économies d'échelle qu'ils permettent. Ils opèrent également à des vitesses un peu inférieures à celles des navires plus petits, dans le but de réaliser des économies de combustible ; Plates-formes d'éclatement et de collecte, ils sont la conséquence du principe consistant à utiliser de grands navires modernes desservant un petit nombre de grands terminaux à conteneurs avec des navires plus petits qui assurent pour leur part des courts voyages de « collecte » vers les autres ports de la région.

E /Services de transbordement :

Les conteneurs sont d'abord embarqués dans un port pour être ensuite chargés (transbordés) sur un autre navire pour poursuivre leur voyage jusqu'à leur destination finale. L'expansion de ces services constitue un autre aspect du développement récent du secteur. Par exemple, on signalait en 1997 que 33 % du trafic conteneurisé qui transitait par les principaux terminaux à conteneurs d'Europe (Rotterdam, Hambourg, Anvers et Brême) provenaient de transbordements.

IV. LE CHOIX DU PORT D'ESCALE PAR L'ARMATEUR

Ce qui est déterminant pour l'armateur dans le choix du port d'escale est la proximité d'un arrière-pays industriel, la qualité des liaisons routières, ferroviaires et fluviales. Cependant, l'armateur de ligne régulière tel Evergreen, Cosco ou Maersk, recherche plus particulièrement un port de transbordement ou Hub, c'est à dire un lieu de rupture de charge de la marchandise qu'il transporte. Cette marchandise sera déchargée du navire dans le port retenu puis chargée sur un navire feeder pour être acheminée vers le lieu où l'attend son destinataire. Ce transbordement permet à l'opérateur de ligne régulière d'effectuer une économie d'échelle grâce à laquelle son fret sera plus attractif pour le chargeur. En outre, celui-ci a conduit à la constitution de réseaux autour de quelques noyaux, centre de transbordement et à un phénomène de hub. D'après l'Institut du Shipping et de l'Economie Maritime de Brême : "Une escale ne se justifie que si le port touché peut contribuer au chargement et au déchargement du navire à hauteur de 10 à 25% de sa capacité totale. Par exemple, un minimum de mille huit cents EVP par escale est nécessaire pour justifier le passage d'un navire de huit mille EVP". L'extension du nombre de grands porte-conteneurs qui ne cessent d'évoluer comme le montre les nouvelles commandes des compagnies maritimes et la généralisation du feedering ont conduit les armateurs à recentrer leurs lignes autour de quelques grands ports (Hubs).

Ainsi l'armateur de ligne régulière opère une stratégie qui va mener le navire à desservir quelques ports d'escale dans chaque région du monde. Cette nouvelle fonction des ports en fait des centres de trafic très importants. Chaque grande région du monde qui voit passer une ligne régulière possède quelques ports de transbordement qui peuvent, de par cette fonction particulière, être qualifiés de hub. Comme le hub aéroportuaire pour les passagers, ce port est à l'échelle internationale et voit passer des marchandises qui ne font que transiter sur ses quais. Celles-ci sont déchargées d'un "navire mère" et sont aussitôt rechargées sur un plus petit navire appelé feeder. Ces ports choisis par l'armateur sont peu nombreux, une vingtaine environ. Pour pallier la concurrence et capter ce marché très rémunérateur, les autorités portuaires sont obligées de développer une politique favorable à l'armateur en matière de coût et de transit time. Les ports qui ne peuvent s'adapter à cette nouvelle demande des armements devront se contenter d'un plus petit trafic, celui des feeders.

A. L'IMPORTANCE DU COÛT DU PASSAGE PORTUAIRE

"Les ports sont un élément essentiel de la compétitivité d'une ligne maritime". Il faut distinguer le coût du passage portuaire et le coût des services portuaires. Le coût du passage affecte le coût d'exploitation d'un service de ligne régulière car l'attente dans le port transforme le navire en lieu de stockage et conduit à une sous utilisation de capital. Un coût trop élevé peut entraîner la suppression de l'escale. Ainsi s'explique le succès de Rotterdam et Singapour où les escales coûtent deux fois moins cher que dans un port japonais. En effet, le coût du passage portuaire est fonction de la durée de l'escale et de la taille du navire. Quant à la taille, l'économie d'échelle réalisée en mer par les très gros porte- conteneurs ne s'applique plus lorsque ceux-ci sont à quai car la taxe portuaire est proportionnelle au tonnage du navire. Quant à la durée de l'escale, les armateurs n'hésitent pas à mettre en concurrence les ports et à changer de partenaires pour ne pas perdre le bénéfice de l'économie réalisée en mer.

B.LE RÔLE DE L'ARRIERE PAYS

Les méga-ports comme Hambourg, Anvers, Hong Kong ou Singapour desservent tous un important hinterland. La fonction de transbordement naît de cette desserte et la complète. Les infrastructures portuaires comme les grues, les portiques, les centres d'empotage et de dépotage, les entrepôts étaient déjà existants dans les grands ports. Ceux-ci n'ont pas procédé à trop d'investissements au départ pour rentrer dans la course et pour s'adapter à leur nouvelle fonction de hub. Ceci n'est pas le cas pour les ports plus modestes qui veulent entrer dans la compétition. De plus, l'arrière-pays d'un port procure du trafic à ce port et les conteneurs déchargés pour les lignes de feeders pourront être remplacés sur le "navire mère" par ceux acheminés depuis les terres. C'est pourquoi, il est important pour l'armateur que l'hinterland de son port d'escale soit vaste pour être sûr de capter du fret. Par exemple, US Line a choisi Rotterdam, pour l'Europe du nord, et Marseille, pour l'Europe du sud, pour transborder sa marchandise. Lorsque son porte-conteneurs repart de Rotterdam, son coefficient de remplissage est de 70% dont 35% sont issus du port néerlandais. Lorsqu'il touche le port de Marseille et en repart, il est chargé à 89% de sa capacité dont 27% issus du port français. Rotterdam et Marseille sont les deux principaux ports de transbordement en termes de conteneurs chargés sur la ligne ouest-est d'US Line.

CONCLUSION

Au regard de tout ce qui précède il convient de retenir que les ports d'escale sont très importants dans l'exploitation des lignes régulières. Cependant leur choix nécessite un certain nombre de critères auxquelles les autorités portuaires doivent s'inspirer pour rendre les ports compétitifs à une fluidité du transport maritime.

Ligne Régulière et Tramping LRT (2018/2019)

Module 2 : Les alliances maritime

Introduction

Pour assurer la massification du transport maritime, la tendance chez les armements fut à la concentration, à la fois financière, qui s'est traduite par des fusions-absorptions ou des prises de contrôle, mais aussi technique. Afin d'éviter une surcapacité et de faire face aux investissements, les armateurs ont en effet contracté des accords de partage de « slots » (affrètement croisé où un armateur accepte de charger sur ses navires des conteneurs appartenant à une autre compagnie) ou formé des « consortiums », qui assurent des services joints (plusieurs compagnies se réunissent pour mettre en ligne des navires dont elles se répartissent la capacité). A travers ce chapitre nous essaieront de comprendre le mode d'opération de ces associations d'armateurs.

I/ Fonctionnement des Alliances maritime

Traditionnellement depuis le XIXe siècle, existent sur les grands itinéraires maritimes des accords de fixation des prix appelés « conférences maritimes ». Les conférences sont des groupements d'armateurs qui se rejoignent sur une route maritime donnée pour offrir une régularité de la desserte (couverture d'un nombre donné de ports avec une fréquence régulière, coordination des horaires, détermination des fréquences ou des escales, répartition des escales, régulation de la capacité offerte, répartition du tonnage transporté...) et un taux de fret uniforme.

Ce système fut autorisé par un règlement européen de 1986 qui exemptait les armateurs de l'obligation de se soumettre à la loi antitrust. En contrepartie, ces derniers devaient garantir une stabilité des prix et des services de qualité.

Le 27 septembre 2006, le Conseil européen de la compétitivité a décidé d'abroger les exemptions aux lois antitrust accordées aux conférences maritimes, du coup devenues illégales depuis le 1er octobre 2008 pour tous les trafics maritimes vers et à partir des ports de la Communauté européenne, ainsi que sur les trafics de cabotage.

Cette décision fait écho à la demande récurrente des chargeurs qui estimaient que les armateurs réunis dans ces conférences, en leur imposant leurs conditions tarifaires, rotations et surcharges, freinaient la libre concurrence dans le secteur du transport maritime. La mesure devait en outre relancer une certaine compétition entre les différents ports européens, car les conférences maritimes avaient un pouvoir très important sur le choix des escales dans leur stratégie « main port », c'est-à-dire de leur répartition entre les ports principaux et ports secondaires reliés par des feeders.

Depuis lors, les armateurs se sont organisés en alliances. Celles-ci peuvent ne concerner qu'une seule ligne mais aussi s'appliquer à un ensemble de grandes routes maritimes. En théorie, elles ne sont qu'opérationnelles et ne peuvent concerner la commercialisation ni servir à la fixation des prix.

Les alliances sont basées sur le principe d'accords de partage d'espaces (slots) : les "Vessel Sharing Agreement" (VSA), qui permettent à des armateurs partenaires de charger sur les navires les uns des autres. Ces accords particuliers précisent la part qui est réservée à chaque armateur sur les navires de ses partenaires, qui peut être fonction de la ligne, de la saison et des ports touchés.

Ces accords permettent aux armateurs de proposer une large palette de destinations tout en réduisant leurs coûts. Partager les porte-conteneurs permet d'en limiter le nombre et d'améliorer **les taux de remplissage** par rapport à une situation où chacun chargerait exclusivement sur ses

propres navires. Le regroupement en alliances donne aussi aux opérateurs plus de poids dans les négociations face aux chargeurs et aux ports.

II/ Composition des Alliances Maritimes.

Depuis le début de la crise en 2009, les alliances ont été bouleversées plusieurs fois, notamment au gré des fusions et acquisitions qui se sont succédé depuis 2014. Ces bouleversements ont donnés naissance à de nouvelles alliances qui sont :

Les trois alliances Est-Ouest en juillet 2018 :

- 2M : Maersk Line, MSC et Hyundai MM,

- Ocean Alliance : CMA CGM, Cosco Shipping/OOCL et Evergreen

- THE Alliance : Hapag-Lloyd, One et Yang Ming.

LES ALLIANCES MARITIMES

I. — LES ALLIANCES : UNE COOPÉRATION ENTRE CONCURRENTS STRUCTURÉE PAR LE DROIT DES CONTRATS

5. Les accords passés entre les alliances sont très diversifiés. Pour l'essentiel, ce sont des accords de services. Ainsi en est-il, pour les compagnies aériennes, des partages de codes, des locations d'espace, des réservations automatisées communes, des services à terre, des enregistrements et transits de bagages, des fidélisations communes de la clientèle... Ces modalités de coopération se retrouvent sous des formes comparables dans les alliances maritimes. Toujours est-il que la coopération que- les alliances requièrent doit être structurée. Si elle ne l'est pas par la technique sociétaire, elle l'est par la technique contractuelle et s'appuie, le plus souvent, sur la technique du contrat cadre et des contrats d'application. Dans le monde maritime, le contrat cadre est le vessel sharing agreement (VSA), le ou les contrats d'application, le slot charter agreement (SCA).

A. — Le VSA (*Vessel Sharing Agreement*)

Un porte-conteneur offre des capacités de transport importantes, mais coûteuses. On comprend aisément le souci des compagnies maritimes de les rentabiliser au maximum. L'idée est donc de mettre en commun toutes ces capacités sur un même trafic, pour gérer, au mieux, les retours, pour répondre le plus finement possible aux demandes des chargeurs et pour ajuster ainsi l'offre à la demande. Cette idée est aujourd'hui, véhiculée par un contrat que la pratique commence à bien maîtriser : le vessel sharing agreement, par lequel deux ou plusieurs compagnies maritimes exploitant en pleine propriété ou en affrètement des navires décident de rationaliser leurs services, en mettant en commun certains de leurs navires sur une ou plusieurs lignes déterminées. Soit la compagnie X et la compagnie Y exploitant six navires sur une ligne Europe-Etats-Unis ; soit aussi la compagnie Z exploitant trois navires sur une autre ligne Europe-États-Unis. Les parties vont décider de rationaliser leur offre et d'affecter cinq navires – quatre de X et Y, un de Z - à une ligne Europe-États-Unis comprenant les ports desservis par X et Y ainsi que les ports desservis par Z. Des navires de différentes compagnies seront ainsi affectés sur un service de transport

auquel auront accès les clients des différentes compagnies : l'offre de transport est ainsi élargie grâce à des moyens partagés entre les compagnies intéressées, puisque le principe du VSA est de mettre en commun la capacité de transport des navires sur une base définie par les parties elles-mêmes. L'accord, international par essence, sera conclu pour une durée indéterminée et pourra être rompu unilatéralement moyennant le respect d'un préavis ou encore, compte tenu de *l'intuitus personae* caractérisant la convention, si telle ou telle compagnie fait l'objet d'une fusion ou connaît un changement dans sa propre organisation. Il contiendra une clause de confidentialité, une clause interdisant toute cession ainsi que les clauses habituelles .

Dans un VSA, les parties ont différentes qualités qu'elles exercent à tour de rôle : elles sont d'abord des *providing parties to service* : il faut bien « apporter » des navires au service. Elles sont aussi des *principal carriers*, i.e. des émetteurs de connaissements ou d'autres titres pour leurs propres marchandises en vue d'un transport sur leur navire ou sur des *slots* venant d'un *vessel provider*. Ce sont également des *slot charterers*, i.e. des parties à qui des *slots* (espaces sur les navires) sont alloués par la *providing Party*.

S'agissant de l'utilisation des navires et des *slots*, une capacité standard est définie pour chaque navire : elle servira de base au partage des allocations. En outre, chaque compagnie s'engage à garantir l'allocation des autres parties sur ses propres navires. Si la capacité s'avère insuffisante, il sera toujours possible de s'adresser à un navire tiers. On ne peut pas véritablement parler d'exploitation en commun, car chaque armateur continue à exploiter, d'un point de vue nautique aussi bien que commercial, son ou ses navires. Les opérateurs continuent d'utiliser leurs propres organisations commerciales, mais chargeront les marchandises de leurs clients indifféremment sur l'un ou l'autre des navires affectés au service. Il appartient naturellement aux parties de prévoir entre elles la répartition des parts de trafic et la capacité de transport globale. Il leur revient de fixer en plus le nombre et le type de navires en partage, les exigences et les compatibilités relatives aux conteneurs, l'espace géographique couvert, les rotations et les modalités de la participation de chaque partenaire **ainsi que la répartition des risques et des pouvoirs.**

Toutefois, pour assurer une certaine cohérence dans le fonctionnement du VSA, la gestion opérationnelle de la flotte est confiée à un centre opérationnel commun - ou plutôt conjoint - chargé de faire appliquer les horaires, de suivre la rotation des navires, de centraliser les réservations des compagnies et de leurs agences et d'assister les commandants pour la préparation des plans de chargement. Autrement dit, les parties sont nécessairement engagées dans une certaine mutualisation de leurs moyens, mais elles conservent leur indépendance commerciale.

B. — Le SCA (*Slot Charter Agreement*)

Le SCA donne vie à l'alliance. Le *slot charter* est un contrat assez original, car il s'agit d'un affrètement qui s'inscrit dans des opérations de ligne régulière. Ce type d'affrètement est aujourd'hui bien identifié et connu (cf. contrats types BIMCO *Slot hire*). Par ce contrat, le fréteur, en contrepartie d'un fret, met à la disposition d'un

affréteur des espaces sur un ou plusieurs navires de ligne régulière qu'il s'engage à déplacer selon un itinéraire prédéfini. Le contrat porte sur des espaces et sur un navire. Il s'agit d'un contrat de prestation de services et non d'une simple location, car le fréteur s'engage à déplacer un navire tout en conservant la gestion nautique et commerciale du navire. L'armateur exploitant le navire met des espaces à la disposition de l'affréteur de la même façon qu'il met à la disposition de ses propres clients des conteneurs. Le contrat n'a pas pour objet une marchandise. Il n'y a pas de prise en charge de la marchandise par le fréteur. La marchandise est simplement accueillie à bord pour un temps ou pour un ou plusieurs voyages. Du reste, la manutention est exclue du champ contractuel ; du moins n'est-elle pas l'affaire du fréteur. L'affréteur d'espaces, de son côté, collecte le fret, mais ne participe pas au transport. Ainsi, trois séries de relations se dégagent-elles entre l'affréteur et les intérêts cargaison, entre le fréteur et l'affréteur, enfin entre le fréteur et les intérêts cargaison.

L'affréteur d'espaces recrute le fret : c'est le transporteur contractuel (ou le commissionnaire, organisateur du transport) émetteur du document de transport. Il est ainsi tenu par les règles du transport, mais bénéficie aussi du droit maritime et de la limitation de responsabilité dans la mesure où les créances que ses cocontractants ou les tiers peuvent avoir contre lui sont en relation directe avec l'exploitation du navire.

Les relations établies entre le fréteur et l'affréteur sont étrangères au droit des transports. Elles sont régies par le contrat d'affrètement d'espaces. Le fréteur d'espaces a d'abord des obligations quant au navire : il doit le présenter dans les conditions de la ligne (ports, vitesse, rotations, horaires). En tout cas, le fréteur doit déplacer son navire avec la diligence requise et en assurer la bonne navigabilité. Vis-à-vis de la marchandise, le fréteur n'a pas d'obligation stricte, car il n'y a pas de sa part de prise en charge. Il ne s'est engagé qu'à fournir une capacité de transport. Il n'est donc responsable qu'en cas de faute prouvée. Le fréteur n'est pas tenu des opérations de manutention, Il reste que le fréteur est un opérateur de ligne qui connaît les entreprises de manutention et l'on imagine mal que l'affréteur puisse choisir lui-même le manutentionnaire. C'est pourquoi les chartes prévoient généralement que le fréteur agit ici en tant que mandataire de l'affréteur et c'est l'affréteur qui règlera les frais.

Ligne Régulière et Tramping LRT (2018/2019)

Module 3 : La Charte-Partie.

I/ Définition de la Charte partie.

De l'italien Carta Partita, vient de l'ancienne pratique qui consistait à déchirer en deux morceaux le document, rédigé par deux intervenants parvenus à un accord. Elle peut s'appliquer à tous les navires dont le tonnage est supérieur à 10 Tjb (art 2 décret 1966). C'est l'acte qui énonce les engagements des parties.

En fait, le document est un imprimé-type, variable suivant le type d'affrètement et la marchandise. Il se présente souvent en deux parties:

- Premièrement : l'imprimé-type rédigé de manière globale, et dans lequel on complète des parties laissées en blanc, et où l'on raye des mentions écrites suivant les accords conclus entre fréteurs et affréteurs.
- Deuxièmement : Une partie dactylographiée qui contient des additifs numérotés dont les références ont été inscrites dans les différentes parties concernées de l'imprimé-type.

On appelle **clauses**, les différentes mentions contenues dans ce document. La mention fondamentale est la durée du contrat et la charte-partie est rédigée en deux exemplaires originaux, ou le plus souvent établie par un courtier d'affrètement qui la garde avec lui à la disposition des deux parties.

II/ Les principales clauses de la Charte-partie

A/ Clauses spécifiques au temps d'activité lie au chargement ou déchargement du navire.

1.les staries

Les clauses de la charte-partie fixent le temps raisonnable et nécessaire pour permettre les opérations commerciales. Le fréteur met ses engins à la disposition de l'affréteur et il entend que les délais contractuels soient respectés. Le temps de travail s'appelle un délai de **staries**. Le navire est dans le port à la disposition des chargeurs. Ces délais sont encore appelés **jours de planche** (laydays ou lay time). Ces délais sont fixés dans la charte et réglés par les usages des ports en fonction du nombre de cales du navire, des tonnages, et de la nature de la cargaison.

*calcul des staries

Souvent la source des litiges. La première difficulté réside dans la détermination du point de départ des staries. C'est le moment où le navire est prêt à charger ou à

décharger. Le navire peut être à poste, en attente sur rade, à quai, etc... Les staries commenceront à courir après un temps contractuel de franchise, appelé **Free time** qui lui même ne commencera que lorsque la **Notice of readiness** sera donnée et acceptée par les affréteurs.

2. Surestaries

L'affréteur doit payer le dépassement des jours de planche. Ce temps supplémentaire d'immobilisation du navire s'appelle **surestaries**. Elles courent de plein droit après les staries, et sans aucun avertissement du frèteur à l'affréteur. Le taux est fixé par convention ou suivant les usages du port. C'est un dédommagement versé par l'affréteur. la loi française le considère comme un supplément de fret.

Il existe une règle internationale sur les surestaries qui dit « **once on demurrage always on demurrage** ». Une fois en surestaries, tous les jours comptent même s'ils sont non ouvrables.

Les staries sont **réversibles** lorsqu'il est possible de les transférer du déchargement vers un temps supplémentaire qui a été nécessaire au chargement. Il est évident que ceux ci seront réduits d'autant au déchargement.

Dans le cas où les staries ne sont pas réversibles, les surestaries commencent à courir dès la fin des staries et la séparation des décomptes de temps est effective entre le chargement et le déchargement.

Le calcul des surestaries est très différent de celui des staries. Par exemple, les jours fériés comptent, alors qu'ils ne comptent pas dans les staries. La force majeure suspend le délais de staries mais pas celui des surestaries. Certaines chartes-parties fixent un délais de surestaries au delà duquel elles se transforment en **contre-staries** ou **contre surestaries** ou **surestaries** au taux double des premières, mais cette disposition est plus rare.

B/ Clauses spécifiques à la période avant le chargement ou le déchargement du navire.

1. La Notice of readiness

Le Capitaine adresse aux chargeurs un avis de mise à disposition indiquant que le navire est prêt à opérer. Elle est remise soit à l'accostage, soit à l'arrivée au mouillage, soit au moment de l'embarquement du pilote, soit à quai, selon les stipulations de la charte. Il y a encore source à litiges par le fait que le moment de la remise de la notice n'est pas toujours précisé dans les chartes-parties. Dans la charte GENCON la notice est remise et acceptée implicitement à quai, en l'absence de toute autre détermination écrite. Dans le cas où cette précision existe, on trouvera des formules telles que « la remise de la NOR aura lieu pendant les heures d'ouverture des bureaux de 09h00 à 17h00 samedi après midi et dimanche exclus ».

2. Le Free time

C'est un temps de préparation octroyé à l'affrèteur pour qu'il prenne ses dispositions. Ce délai ne l'empêche pas de commencer les opérations dès que possible. Il existe une source de litige à propos de cette période : est-ce que les staries comptent dès le début du chargement ou de toutes façons après la période de free time. Le délai de free time est en général de 6 heures au pétrole et de 24 heures ou plus dans la pratique moderne des autres marchandises. On peut le déterminer aussi comme étant la première période de chargement (les staries commencent à la première reprise des opérations commerciales), ou encore jusqu'au début des opérations commerciales du jour suivant la remise de la Notice.

C/ Clauses spécifiques à la période après le déchargement du navire.

1. Le time sheet

Il est évident que pour faire tous ces décomptes il faut un relevé précis et contradictoire, établi par le bord et les pointeurs de terre et signé conjointement. Ce relevé ou time-sheet (horaire de manutention) servira au calcul des staries, surestaries, etc...Ce document contient les indications utiles telles que les heures d'accostage, de notice déposée, de début des opérations, des temps d'arrêt et des raisons de ces arrêts, des quantités chargées ou déchargées.

2. Le statement of fact

Etabli de manière contradictoire c'est le « rapport de voyage commercial » qui regroupe l'ensemble des documents du voyage en question, et permet d'établir le compte de voyage et de servir de base au règlement comptable entre affrèteur et frèteur, voire au règlement des litiges.

Module 4: Shanghai, un grand port d'Asie

Le port de Shanghai est le premier port du monde, consacrant le triomphe des interfaces portuaires asiatiques. Quelles sont les évolutions spatiales du port de Shanghai et comment peut-on expliquer son succès ?

I. Le premier port mondial

- Le port de Shanghai est aujourd'hui le premier port du monde. L'évolution de son trafic a été particulièrement rapide : 100 Mt en 1984, 186 Mt en 1999, 443 Mt en 2005, 591 Mt en 2009 et 650 Mt en 2010 ! Il a dépassé Rotterdam en 2003, Hong Kong en 2004, Singapour en 2005.

Sur le plan du trafic conteneurs, la progression est tout aussi fulgurante : Shanghai a dépassé Singapour en 2010 avec 29,05 M d'EVP (conteneur équivalent vingt pieds) contre 28,4 M pour Singapour. Shanghai est donc devenu le premier port mondial dans ce secteur d'activité particulièrement représentatif de la mondialisation.

- Sa progression se poursuit, au rythme de 30 % par an — à l'exception d'une baisse du trafic en 2009 — année de contraction du commerce international.

II. Des évolutions spatiales gigantesques

- Pour répondre aux énormes besoins du trafic maritime, le port historique de Shanghai, coince en plein centre-ville et incapable de recevoir les navires les plus modernes et les plus lourds, s'est dédoublé vers l'aval, suivant en cela une évolution classique. Ouverte en 1990, la zone franche de Waigaoqiao — la plus ancienne et la plus grande de Chine — a permis le développement d'installations portuaires près de la tête de l'estuaire du Yangzi, afin d'accueillir les navires les plus modernes de l'époque (profondeur d'eau de 10 à 13 mètres). Le port de Waigaoqiao s'étend désormais tout au long de l'estuaire, y compris sur une île centrale du Yangzi.

- À partir de 2005, l'évolution du trafic est telle que la construction d'un nouveau port en eau profonde est envisagée. Les îles Yangshan, au sud de l'estuaire, sont alors dépeuplées et transformées pour aménager un port à fort tirant d'eau, capable d'accueillir les tankers ou les porte-conteneurs les plus lourds (type « post-panamax » ou « capesize »). Le port de Yangshan est relié au continent par le pont du Donghai, long de 32,5 km. Sa première « dalle » peut gérer 10 M de conteneurs par an, chargés et déchargés par des portiques post-panamax, presque entièrement automatisés et gérés par ordinateur. Yangshan est ainsi le port le plus moderne du monde — donc le plus rapide et le plus rentable. Une deuxième dalle — encore en construction — permettra de gérer un total de 25 M de conteneurs par an, uniquement à Yangshan. Ce port ultramoderne, une fois terminé, aura coûté 12 milliards de dollars.

III. Un arrière-pays et un avant-pays

- Les ports de Shanghai (Waigaoqiao, Luchaogang et Yangshan) mettent la métropole chinoise en relation avec le monde entier (avant-pays). Mais ces ports ne fonctionnent

pas seuls : ils font partie de ce qui est devenu la première façade maritime mondiale, celle de l'Asie orientale, qui comprend les autres ports chinois, mais aussi les ports japonais, sud-coréens, taïwanais, ainsi que ceux d'Asie du Sud-Est. Au sein de cet espace, le long de cette grande route maritime, se déploie le réseau le plus actif du monde dans la division internationale du travail. Les produits manufacturés, qui constituent le cœur de l'activité économique asiatique, s'échangent via les ports à conteneurs, passant parfois plusieurs fois dans les mêmes usines, pour être finalement assemblés, conditionnés et exportés par les ports chinois, au premier rang desquels se trouve Shanghai.

- Le trafic conteneur des ports de Shanghai n'est que peu orienté vers les grandes routes maritimes internationales (17 %). Les échanges avec les autres ports de la côte chinoise représentent 25 %. Mais surtout 58 % du trafic de conteneurs s'échange avec le delta et la vallée du Yangzi, le fleuve géant qui structure la Chine centrale. C'est la « Golden Waterway », dont les 65 000 km de tracé — navigables jusqu'au barrage des Trois Gorges — représentent la moitié du réseau navigable chinois. Le seul delta du Yangzi draine 20 % du PIB chinois, 30 % de son commerce extérieur et accueille 50 % des investissements étrangers. Les ports de Shanghai assurent 34 % du trafic de conteneurs du pays, et 48 % du trafic pétrolier.

Le Yangzi est une artère majeure, qui donne accès aux provinces de l'arrière-pays : Jiangsu, Zhejiang, Anhui, jusqu'au bassin du Sichuan. Les ports de Shanghai sont les synapses de ce vaste arrière-pays productif, première région économique chinoise.

La mondialisation qui façonne le monde d'aujourd'hui repose essentiellement sur des flux, qui traduisent l'explosion des échanges mondiaux. Facilité par de multiples facteurs, cet essor concerne, certes, les marchandises, mais également de plus en plus des flux d'information ou de capitaux, moins facilement visibles mais déterminants dans la structuration de l'espace planétaire.

IV. La Triade

- Le commerce international s'est d'abord développé entre les trois pôles économiques les plus puissants de la planète : l'Amérique du Nord, l'Europe occidentale et l'Asie de l'est. Ces trois ensembles constituent la Triade. Leur puissance repose sur la variété de leur production, leur maîtrise de la technologie et des réseaux de transports. Ils assurent à eux seuls environ 75 % des échanges mondiaux. Ils exportent des marchandises (des produits manufacturés), des services mais aussi des capitaux et de l'information (dans ce domaine, leur supériorité est totale).

- Pour se renforcer, chaque pôle a organisé l'espace autour de lui. Des relations commerciales privilégiées se sont mises en place entre États voisins.

Les États-Unis ont créé une zone de libre-échange avec le Canada et le Mexique, l'ALENA (accord de libre-échange nord-américain). Depuis la date d'entrée en vigueur de l'ALENA, en 1994, les exportations canadiennes et mexicaines vers les États-Unis ont triplé.

Depuis 1945, le Japon privilégie le commerce extérieur. Ses exportations lui permettent en effet de financer l'achat des matières premières qui lui font défaut. Il développe aujourd'hui des relations intenses avec les pays asiatiques du Pacifique (« Dragons » et « Tigres ») et, de façon croissante depuis 2000, avec la Chine.

L'Union européenne est sans doute l'une des tentatives les plus abouties d'union commerciale. Fondée à l'origine sur des accords douaniers, elle repose désormais sur des liens économiques étroits entre les pays membres qui ont adopté, en 2002, une monnaie unique, l'euro, pour faciliter encore davantage leurs échanges.

• Chaque pôle a pour partenaires principaux, les deux autres pôles. À l'intérieur de chaque zone, les flux commerciaux s'organisent notamment autour des grandes métropoles.

V. L'émergence de nouveaux pays

• Les « Dragons » (Corée du Sud, Singapour, Taïwan, Hong Kong), dont le décollage économique a commencé dans les années 1960, sont aujourd'hui des pays développés qui participent activement à l'économie mondiale.

• Les nouveaux pays industrialisés d'Asie (NPIA, Thaïlande, Malaisie, Indonésie et Philippines), dont le développement est plus récent, sont parfois surnommés « Bébés Dragons » ou « Tigres ». Leur compétitivité repose toujours sur un coût assez faible de la main d'œuvre, mais aussi sur de solides compétences industrielles en bas et milieu de gamme. Leur part dans les échanges s'élève actuellement à environ 10 %. Leur développement suit le modèle japonais et repose sur le commerce international.

• Il existe enfin de nouveaux pays industriels d'Asie de troisième génération (Viêt Nam, Cambodge, mais surtout Chine), qui bénéficient d'une main d'œuvre bon marché. Le cas chinois est toutefois spécifique en raison de la taille du pays (1,34 milliard d'habitants) : son marché intérieur se développe et les activités à faible coût de main d'œuvre commencent à se délocaliser vers d'autres pays de troisième génération (Viêt Nam) ou d'Asie du sud (Inde, Bangladesh).

VI. L'intégration progressive des autres parties du monde

• Les échanges entre la Triade et le reste du monde sont inégaux. Les autres régions du monde sont très dépendantes. Elles exportent pour l'essentiel des produits primaires et importent des produits manufacturés ainsi que la technologie nécessaire à leur développement. Ces zones constituent des périphéries.

• L'Europe de l'Est et les pays pétroliers du Moyen-Orient participent au commerce international mais leur importance est en recul relatif face à l'Asie orientale. L'Amérique

latine, notamment le Brésil, et l'Afrique, autrefois relativement en marge du commerce international, prennent une place notable depuis les années 2000.

Le transport maritime est le grand gagnant de la mondialisation. Le conteneur en est d'ailleurs le symbole. L'organisation du transport maritime est extrêmement hiérarchisée et rend compte de l'organisation très structurée de l'espace mondial.

VII. Le développement considérable du transport maritime

- Le transport maritime joue un rôle majeur dans les échanges mondiaux de marchandises : à lui seul, il assure plus de 80 % des échanges intercontinentaux de fret (c'est-à-dire de marchandises), soit environ 8 milliards de tonnes (un chiffre qui varie à la hausse comme à la baisse ces dernières années, en raison de la récession de 2009) Le transport de passagers, lui, a beaucoup décru au profit de l'avion.
- L'atout principal du transport maritime ne réside pas dans sa vitesse (en moyenne 30 km/h, 50 km/h pour les navires les plus récents), mais dans sa capacité et dans la continuité de son trafic. Le rail comme la route sont incapables de supporter de tels tonnages, sur de telles distances. La flotte marchande mondiale atteint aujourd'hui une capacité de 1,276 milliard de tonnes de port en lourd (tpl, unité qui représente la charge d'emport d'un navire).
- Le coût du transport maritime a beaucoup chuté, surtout au xixe siècle, mais aussi au xxe siècle : un transport payé 100 euros en 1790 coûterait aujourd'hui environ 10 euros, soit une baisse de 90 % ! Pour une chaussure de sport de grande marque vendue 100 \$, le coût du transport à travers la moitié de la planète représente 0,25 % de son prix final.
- La flotte marchande mondiale assure le transport de l'essentiel des matières premières énergétiques (pétrole, charbon, gaz liquéfié), minières (minerai de fer, bauxite, phosphates) ou agricoles (céréales). Des navires spécialisés ont fait leur apparition, afin de transporter plus efficacement chaque type de marchandise : pétroliers pour le pétrole, céréaliers pour les céréales, chimiquiers pour les produits chimiques, méthaniers pour le gaz naturel liquéfié, vraquiers pour les produits en vrac, rouliers pour les marchandises roulantes, etc. Et bien sûr, les porte-conteneurs.
- Les vraquiers et les pétroliers ont été les rois des mers dans les années 1950 à 1970 : les pétroliers géants jaugeaient plus de 500 000 tpl. Le Knock Nevis, pétrolier actuellement en cours de démantèlement, mesurait 458 mètres de long pour 650 000 tpl à pleine charge et 24,6 mètres de tirant d'eau. Trop gros pour emprunter le canal de Suez ou de Panama, il ne pouvait pas non plus franchir le Pas-de-Calais et donc naviguer en Manche. On a même envisagé la construction de supertankers de un million de tonnes, mais les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ont sonné le glas de la course au gigantisme dans ce secteur.