

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

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 33 - Hiver 2013 / 2014



“Pirata est hostis humani generis”

La Notice of Readiness (NoR) ou en français Avis de mise à disposition

Point de vue de l'armateur

Gilles Rougier

Arbitre maritime

Commençons par une définition simple : dans le cadre d'une charte-partie au voyage, c'est le document émis à l'attention des intérêts de la cargaison (affréteurs, chargeurs, réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est **bien arrivé** au port (voir par ailleurs) et qu'il est en **tous points** à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison.

Ce petit document de quelques lignes est pourtant à l'origine de nombreux conflits, débats, disputes et arbitrages entre les protagonistes signataires d'une charte-partie, et certains atteignent des montants de plusieurs centaines de milliers de dollars ! Autant y prêter toute l'attention nécessaire.

La NoR a trois rôles essentiels dans le déroulement d'une charte partie au voyage :

1. **Contractuel** : En marquant la fin de la traversée maritime (avec une partie fluviale parfois), la NoR transfère la responsabilité (les coûts, temps et risques) de "l'aventure maritime" de l'un à l'autre des signataires de la charte-partie selon les termes contractuels mutuellement négociés : de l'armateur pour la partie maritime, à l'affréteur (et / ou les chargeurs ou réceptionnaires de la cargaison) pour la partie portuaire / commerciale.

2. **Pratique** : A la réception de la NoR, les intérêts de la marchandise sont donc ainsi contraints de tout mettre en œuvre pour charger (ou décharger) la cargaison dans les meilleures conditions possibles et en conformité avec les termes et conditions prévus à la charte-partie. Pour ce faire, et par ordre chronologique, la NoR doit être "**valide**" et "**correcte**".

3. **Financier** : Avec les réserves, restrictions et particularités que nous soulignons plus loin, la NoR est le déclencheur du décompte des temps affectés aux opérations commerciales (*laytime*). Le plus souvent le déclenchement du "compteur" n'intervient qu'après une certaine période de temps suivant la remise VALIDE & CORRECTE de la NoR (improprement appelée *Notice time*). Cette durée doit être clairement précisée dans les chartes parties : selon les chartes parties, les trafics ou les affréteurs, elle varie généralement de 6 à 24 heures ; et elle est le plus souvent pondérée des correctifs de temps habituellement affectés au *laytime* : SHINC, SHEX, FHEX, *Unless Used* etc.

Si la NoR n'a pas de format préétabli, elle est toutefois soumise aux deux contraintes mentionnées ci-dessus. Elle doit être :

A.Valide (le fond) : Cet aspect du problème signifie que la NoR n'est en fait que le 3ème volet et la matérialisation de la disponibilité du navire au service de la cargaison. En effet les deux autres volets de cette disponibilité sont les informations - essentielles pour le destinataire - que doit ABSOLUMENT mentionner la NoR, à savoir que :

- Le navire est **effectivement arrivé** à la destination spécifiée dans la charte partie.
- Le navire est **en tous points** (*in all respects*) à la disposition de l'affréteur, prêt à charger ou décharger sa cargaison, cette disponibilité couvrant les aspects techniques, documentaires, douaniers, policiers, sanitaires, d'immigration, etc.

B.Correcte (la forme) : Une charte-partie correctement rédigée devra clairement préciser :

- Le mode de transmission de la NoR
- La personne ou organisme à qui elle doit être adressée (remise)
- Les jours et heures durant lesquels elle peut être adressée (remise)
- La répétition ou réémission de *notice* si et quand cela est nécessaire.

Examinons les implications de ces différents points :

1. **Le navire doit être ARRIVÉ** : Le navire doit avoir effectivement atteint le lieu (rade d'attente, quai, mouillage officiel ou d'usage) dans le port où la NoR peut et doit être remise.

a. Nous abordons là, le délicat problème de la description des ports, quais et postes de chargement / déchargement dans les chartes-parties. La plus grande attention devra être accordée à cette rédaction qui définira si la charte-partie est une "*port charter*" ce qui se traduira généralement par "*1 safe berth at 1 safe port Rotterdam*" ; ou bien une "*berth charter*", dont la terminologie sera plus précise "*safe berth terminal N° 2 at Rotterdam Maasvlakte*". On notera que certains experts estiment que pour être effectivement une "*berth charter*" le quai doit être précisément désigné AVANT le nom du port, l'inverse pouvant vouloir signifier que la désignation du quai n'est qu'accessoire par rapport à celle du port. Les Anglais ont même une variante supplémentaire la "*dock charter*" !

b. A cet égard, on se méfiera de la définition "*charterer's berth*". Au-delà des risques / contraintes techniques (Tirant d'eau, éclusage, pilotage, etc.), dans les très grands ports cette imprécision peut engendrer des aléas de plusieurs heures quant à l'arrivée effective du navire... Risques, coûts et délais que l'armateur devra également supporter à la sortie du port !

c. Interprétation tout aussi délicate de cette clause, lorsque le port (au sens juridictionnel / administratif du terme, et à plus forte raison les quais dudit port) est situé très en amont d'un fleuve : Rouen, New Orleans, Anvers, etc., ou si la charte désigne un quai "reachable on arrival"... et les intéressants débats qui suivent sur le risque "attente de la marée"!

d. Sur les provisions WIPON (*Whether In Port Or Not*), WIBON (*Whether In Berth Or Not*) : Si ces acronymes semblent sans aucune ambiguïté et faits pour simplifier la vie des professionnels, ils recèlent en fait des pièges lorsqu'ils sont lus et interprétés par des juristes. Ainsi l'interprétation de ces sigles fera intervenir d'autres éléments comme la météorologie qui empêche par exemple le navire d'aller à quai (Kyzikos/1989* sur une *Gencon*), ou l'indisponibilité du quai, avec là encore deux interprétations possibles selon que cette indisponibilité est due à une grève des *stevedores* ou à une simple occupation par un navire en opérations commerciales (Laura Prima-1982* sur une *Exxonvoy69*). On rappellera à ce sujet que SAUF mention TRES explicite, la marée est une contrainte nautique qui pèse toujours sur l'armateur et que sauf cas spécifique, WIBON ne s'applique qu'à l'indisponibilité du quai en raison de congestion portuaire... quelle qu'en soit la cause !

e. Une des illustrations de ce débat se retrouve dans la sentence - mainte fois citée ! - Tradax / Johanna Oldendorff 1974*. On consultera également de façon pertinente Novologistics / Merida 2009* ou AET / Eagle Valencia 2009*.

2. Le navire est à TOUS ÉGARDS prêt à charger ou décharger sa cargaison.

a. En ce qui concerne l'aspect administratif et documentaire, presque tous les cas ont, semble-t-il, fait l'objet d'un arbitrage durant ces dernières décennies. Il est impératif de se renseigner A PRIORI sur les us et pratiques des ports où le navire doit se rendre : si les usages occidentaux sont plus tolérants, en Inde par contre, la NoR ne peut être présentée qu'après que le navire "has entered at the Custom House", à défaut le navire n'est pas légalement "prêt" à charger / décharger. Des dispositions similaires sont explicitement mentionnées dans la réglementation portuaire et douanière russe par exemple. Mais tout réside dans la rédaction de la charte-partie : ainsi dans les chartes "pétrole", l'armateur garantit que son navire est en possession de TOUS les documents nécessaires en état de validité. Dès lors, il n'y a pas lieu de présumer que le navire est en défaut pour éventuellement rejeter une NoR. Ce n'est que lorsqu'une défaillance apparaîtra que la validité de la NoR pourra être remise en question, conduisant même à la présentation d'une seconde NoR, valide sauf précision contraire de la Charte-partie. Cet aspect de la NoR est plus particulièrement pris en compte par les acronymes WIFPON (*Whether In Free Pratique Or Not*), WICCON (*Whether Custom Cleared Or Not*). Incidemment, on portera également une attention particulière au sens donné à la précision "AAAA" (*Always Afloat Always Accessible*) pour lequel on peut être amené à re-débattre de la marée et des hauteurs d'eau disponible.

b. Encore plus important mais tout aussi délicat à évaluer, la disponibilité physique du navire qui doit être effective. Elle pourra être limitée par toute une série de causes possibles : nettoyage non satisfaisant ou fumigation des cales, cales non ouvertes, appareils de manutention défectueux, problèmes de ballast restreignant la capacité d'emport ou l'accès au quai désigné, etc. Ainsi dans un arbitrage récent de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (sentence

N° 1213) alors que la NoR avait été présentée dans les formes et délais contractuels, les arbitres ont considéré que celle-ci était invalide car mensongère. Le navire avait en effet passé plus de 48 heures sur rade à nettoyer ses cales (donc n'était pas à la disposition de l'affrèteur), puis alors qu'il était en manœuvre d'accostage, le Commandant annonçait qu'il ne pouvait plus charger que 60% de la cargaison prévue à la charte-partie. Ceci en raison d'un problème de ballastage qui semblait insurmontable dans des délais raisonnables et si sérieux que, selon les arbitres, l'équipage (et l'armateur) ne pouvait en ignorer l'existence ni les conséquences au moment de la remise de la NoR deux jours plus tôt.

3. La NoR doit être adressée par les moyens spécifiés dans la charte-partie, et uniquement ceux-ci, à défaut d'être considérée comme incorrecte. Ainsi une présentation de NoR par Email peut être éventuellement refusée comme étant incorrecte (Port Russel / Trafigura 2013* sur BPVOY3). Le plus souvent la charte-partie précise que les NoR remises par radio ou téléphone devront être ensuite confirmées PAR ÉCRIT. Autre exemple (arbitrage à Londres) : la remise de la NoR par "câble" implique l'utilisation de lignes terrestres par opposition à la radio (*wireless* ou sans câble !). Attention donc à la rédaction de ce tout petit bout de clause...

4. La NoR doit être adressée (par les moyens ci-dessus) à la personne ou entité dont les coordonnées COMPLETES doivent être spécifiées dans la charte-partie. Il sera toujours préférable de doubler cette NoR auprès de son (*protecting*) agent.

5. Pour être considérée comme correcte, la NoR doit être présentée durant les jours et heures spécifiés dans la charte-partie. On portera donc la plus vigilante attention à ce que recouvrent les mots "Office" ou "Working hours" par opposition à l'acronyme "ATDNSHINC" (*Any Time Day or Night Sundays and Holidays Including*). Quelles sont les heures officielles EXACTES de travail dans les ports considérés ? Dans d'autres formulations le samedi sera-t-il inclus (totalement, partiellement) ?... ou le vendredi dans le cas d'un pays musulman !

a. A défaut et à la discrétion de l'affrèteur, dans le meilleur des cas si la NoR est présentée de façon prématurée, la NoR ne prendra effet qu'à compter des dates et heures prévus à la charte-partie (Petr Schmidt 1998). Selon les arbitres, la NoR doit être une information d'ARRIVÉE et de disponibilité effective : Une remise anticipée suppose des conditions futures qui peut-être ne se réaliseront pas. A contrario, il a été jugé qu'une NoR anticipée était valable, le temps de notice s'écoulait AVANT les jours de planches, permettant le déclenchement du décompte du *laytime* dès la première minute des jours de planche prévus dans la charte !

b. Face à des interprétations aussi opposées, nous ne recommandons pas de "parier" sur cette éventualité car de façon générale, la NoR DOIT être à nouveau présentée de façon "CORRECTE". En effet plusieurs réponses sont possibles face à la présentation prématurée d'une NoR : La NoR peut être rejetée de façon formelle (il conviendra alors de présenter une nouvelle NoR selon les stipulations de la charte), mais également être tout simplement ignorée SANS AUCUN COMMENTAIRE. C'est une situation très pernicieuse qui peut durer quelque temps car RIEN n'oblige le réceptionnaire de la NoR à solliciter celle-ci de la part du Commandant ... même s'il voit le navire arrivé "depuis la fenêtre de son bureau" ! On pourrait même imaginer le cas d'une NoR remise par anticipation, un affrèteur qui reste muet et en l'absence de remise ultérieure d'une NoR "correcte", attend la "cancelling date" pour simplement annuler la charte-partie parce que ses intérêts l'y poussent ! A contrario, la NoR peut aussi être expressément acceptée (clause 8 HEAVYCON par ex.) ou même les opérations commerciales peuvent commencer immédiatement, ce qui constitue alors une acceptation implicite de la NoR (estoppel par action). De l'impérative nécessité de donner des instructions PRÉCISES aux Commandants sur les implications d'une remise correcte et valide de NoR, car ils sont nombreux à croire bien faire en présentant une NoR immédiatement à leur arrivée sur rade parfois avant les jours de planche...! En l'occurrence, le mieux est souvent l'ennemi du bien.

6. Une nouvelle notice sera / pourra être exigée dans des cas particuliers. Ainsi que nous venons de l'évoquer une NoR invalide ou incorrecte ne devient pas automatiquement valide ou correcte dès lors que l'on atteint les jours et heures ou même le lieu prévus à la charte ou que les défaillances ont été rectifiées (Mexico 1 en 1990*). On se souviendra de quelques arbitrages de l'époque moderne traitant du cas du navire arrivant en surestaries au port de déchargement (voire au second port de chargement !) pour lequel la présentation d'une NoR peut ne pas être nécessaire (cf. Tsukuba Maru / SAMIR-1979*) ... sauf la spécification contraire de la Charte-partie !, ou du cas de ports de chargement et / ou de déchargement multiples pour chacun desquels une NoR peut être demandée ... ou pas, etc. Restriction qu'il faudra bien différencier de l'application du "Notice time" (cf. ; clause 8 de l'OREVOY standard). En cas de doute, la prudence est de servir une seconde NoR.

Contrairement à ce que beaucoup pensent, la NoR n'a pas à être "acceptée" puisqu'elle est censée être remise de façon valide et correcte. Elle est un élément fondamental (tout autant que les jours de planche, le taux de fret, la quantité de cargaison, etc.) librement négocié, figurant dans la charte partie, puisqu'*in fine* c'est ce document qui va déclencher le décompte des temps dans les divers ports du voyage. A ce titre le Commandant devra avoir reçu toutes les instructions nécessaires pour remettre une NoR en totale conformité sur le fond et la forme avec la charte-partie dont les aspects essentiels ont été évoqués ci-dessus. Par contre en cas de doute ou contestation, des réserves doivent être apposées de façon contradictoire sur la NoR (signée par l'Agent ET le Commandant) telles "charter-party terms to apply", à défaut au travers d'une "Letter of Protest" détaillée.

Il apparaîtra sans doute frustrant qu'aucune rédaction "standard" ne soit proposée à l'issue de ces réflexions. Mais on comprendra aisément que la combinaison de plusieurs ports de chargement et / ou déchargement au sein d'une même charte-partie ne permet pas de formulation standard. La proposition "*charterers' proforma*" (qui pourra être commercialement imposée) est elle-même trompeuse : ainsi d'un voyage à l'autre, le navire pourra décharger la MÊME marchandise dans le MÊME port, mais à un autre quai et pour un affréteur ou réceptionnaire différent. Avec pour conséquences :

- que le quai sera nommé "*terminal / berth N°2*" (*berth charter*) ou bien ce sera "*one safe public berth*" ("*port charter*" s'il y a plusieurs "*public berths*"),

- de transformer éventuellement les heures de remise de la NoR de SHINC à SHEX (ou SATPM SHEX)*, etc. On gardera en mémoire que les correctifs de temps affectés à la NoR (jours et heures de remise, écoulement du temps de *notice*) peuvent parfois différer des correctifs de temps appliqués au "*laytime*" !

La BIMCO a proposé cette année une mouture révisée des "*Laytime definitions*" allant vers plus de simplification à la lumière de la pratique et du bon sens sans pour autant changer fondamentalement les façons de faire.** Et ce serait une erreur de croire que tout le monde maritime interprétera ces termes exactement de la même manière : il va falloir encore beaucoup de temps avant qu'elles soient adoptées par tous, assimilées par les juristes dans les moindres implications et que la jurisprudence s'infléchisse peu à peu au gré des nombreux arbitrages qui auront encore lieu ...

Pour tenter de résumer les propos ci-dessus, nous ne saurions trop insister sur le fait qu'une connaissance approfondie de la charte-partie régissant le voyage est une nécessité absolue (mais hélas pas suffisante !). Et sur la base de cette charte-partie, les usages et pratiques de ports visités doivent être vérifiés aussi précisément et clairement que possible auprès de VOTRE agent (et non celui de l'affréteur, du chargeur ou réceptionnaire). Au besoin, si l'affréteur vous impose le sien (que vous paierez de toute façon !) nommez et appointez un "*protecting agent*" : il vous en coûtera éventuellement une poignée de milliers de dollars supplémentaires ... qui peuvent vous permettre de gagner deux jours de surestaries (@ 10, 15, 20, voire 150,000\$ de rendement journalier selon le type, la taille du navire et l'état du marché !), d'éviter les frais d'avocats et d'arbitrage ... Et de garder de bonnes relations avec vos partenaires commerciaux !

Par ailleurs des instructions aussi précises que possible devront être adressées au Commandant (ou à votre agent) quant au contrôle des "*Statements of Facts*" qui seront établis pour signature dans la précipitation habituelle des fins d'escales. Les implications financières ultérieures peuvent être TRES significatives si le Commandant (ou votre agent) ne relit pas, ne corrige pas, ne fait pas de Lettre de Réserve ("*Letter of Protest*") aux documents présentés. Un refus de signer motivé (voire un refus d'appareiller jusqu'à présentation de documents corrects) changera bien des comportements ... le pilote et la marée peuvent attendre dix minutes !

* *ndlr* : Décisions des tribunaux anglais

** *ndlr*. Les définitions BIMCO : <http://goo.gl/nYXzkN>

Voir aussi le glossaire maritime : <http://shipping-data.com/glossary>