

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 35 - Automne 2014



“Certus esse debet, qui agit”

Les bateaux, les charançons et les arbitres

Jean Lerbret
Arbitre maritime

Pour les praticiens du commerce maritime, l'infestation des cargaisons de céréales par des insectes, communément appelés “charançons”, est une fatalité.

Pour les juristes, c'est un “vice propre de la marchandise”. Cette qualification situe bien la chose.

La désinsectisation des céréales infestées – appelée “fumigation” en français comme en anglais – est, par nature, à la charge de leur propriétaire. On ne peut s'en dispenser car, pour être commercialisables et, en particulier, être reconnues par un connaissance net de réserve, les céréales doivent être certifiées exemptes d'insectes vivants.

Les chartes-parties vouées aux transports des grains comportent une clause spécifique assez simple – telle que la clause 11 de la charte-partie SYNACOMEX 90 – qui place tous les frais et tous les risques d'une fumigation effectuée à bord à la charge de l'affrètement, y compris le temps perdu par le navire.

L'infestation de la cargaison et son traitement par fumigation ne donnent pas lieu à beaucoup de litiges et d'arbitrages. Parmi ceux que l'on a pu relever, peu méritaient d'être soumis à la sagacité des arbitres, tant leur issue était prévisible.

La difficulté que rencontre souvent l'affrètement qui tente de rendre le navire responsable de l'infestation de la cargaison tient au fait qu'il lui faut en apporter la preuve formelle alors qu'il ne dispose, généralement, que de déductions ou conclusions de tiers ou d'experts.

De fait, il est fort rare qu'un navire soit à l'origine de l'infestation de sa cargaison. Les navires modernes ne comportent aucune niche accueillante pour les insectes – telles que les structures en bois des cargos anciens (panneaux, paillots, bardis et vaigrages, souvent usés ou pourris).

La difficulté rencontrée par l'affrètement pour mettre le navire en cause est bien illustrée par la sentence arbitrale N° 862 : sa cargaison de maïs avait été infestée par des mites de la farine que le laboratoire d'entomologie consulté estimait provenir de résidus de la cargaison précédente, laissés à bord.

L'arbitre jugea que cette estimation n'était pas une preuve et rejeta les demandes de l'affrètement. Les débats avaient établi que l'affrètement s'était abstenu d'inspecter les cales du navire avant de la charger. L'arbitre releva que cette abstention était de la légèreté.

Remarque – Les chartes-parties de grains accordent à l'affrètement la faculté d'inspecter les cales du navire avant de le reconnaître apte à recevoir la marchandise. Ce n'est pas une obligation. S'en abstenir n'est pas une faute contractuelle mais une imprudence contraire au bon sens.

Ainsi la sentence fut-elle facile à rendre dans l'affaire N° 987 car les cales de navire avaient été inspectées et certifiées propres avant le chargement de sa cargaison de riz vietnamien. Au déchargement à Cuba, un expert avait trouvé que la cargaison était infestée d'insectes généralement étrangers au riz, qui devaient provenir du navire même.

Les arbitres décidèrent que l'opinion d'un expert n'était pas une preuve apte à contredire le certificat de propreté des cales émis avant le chargement et rejetèrent les demandes de l'affrètement – frais et, surtout, temps considérable perdu à Cuba.

Plusieurs autres sentences arbitrales ont confirmé que l'infestation des cargaisons de céréales (ou autres produits agricoles) était un “vice propre de la marchandise” et que leur fumigation à bord était de la responsabilité totale de l'affrètement.

Pour que la responsabilité de l'armateur soit retenue, il faut donc que la preuve soit apportée que le navire ou son capitaine était en faute ou avait commis une faute, causative du dommage. Ce fut le cas dans l'arbitrage N° 696. Le capitaine du navire avait obstinément exigé de l'affrètement une deuxième fumigation de sa cargaison d'orge chargée à Tilbury, sous la menace de “clouser” le connaissance, alors que la première fumigation avait été certifiée par le laboratoire officiel du GAFTA (*Grain And Feed Trade Association*, Londres). Cette obstination fut jugée fautive par les arbitres.

Remarque – Les faits de cette affaire ont été à l'origine de l'ajout, dans l'édition de 1990 de la charte-partie SYNACOMEX, de la disposition suivante : “When fumigation has been effected at loading port and has been certified by proper survey or by a competent authority, Bills of Lading shall not be cloused by Master for reason of insects having been detected in the cargo prior to such fumigation”.

Dans les trafics établis, la fumigation des produits agricoles, pratiquée à terre ou à bord des navires, relève d'une routine bien rodée. Il convient de noter que presque tous les litiges observés, résultant de la présence ou du traitement d'insectes dans des cargaisons, concernaient des marchandises peu classiques (sons, tourteaux, granulés, graines oléagineuses, etc.) et des relations géographiques sans régularité. Dans ces trafics non routiniers, parfois exotiques, l'équipement utile et les compétences nécessaires font parfois défaut.

