

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 41 - Automne 2016



"Reus excipiendo fit actor"

Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint Sacs de riz, claims & compagnie...

Jean-François Reborà
Arbitre maritime

Le transport de riz à destination de l'Afrique de l'Ouest est une importante source de contentieux opposant chargeur, assureur, transporteur, réceptionnaire et manutentionnaire. Les correspondants P&I de l'Afrique de l'Ouest assistent donc souvent les armateurs et affréteurs de navire lors des opérations de déchargement. Les développements ci-après sont écrits au vu de l'expérience acquise par le soussigné notamment à Abidjan au cours des dernières années.

Au port de chargement

Les principaux pays de production du riz importé en Afrique de l'Ouest sont l'Inde, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine et la République de Myanmar. La plupart des ports de chargement sont des ports où l'embarquement des marchandises est effectué en rade. Le riz en sacs est donc acheminé le long des navires par des chalands. Le temps entre la récolte, l'ensachage et le chargement à bord du navire à destination de l'Afrique varie.

Avant la mise à bord, les cales des navires sont inspectées et apprêtées afin de permettre le transport du riz en sacs dans les meilleures conditions possible. Ce *dunnage* (fardage) est réalisé avec l'emploi de matériaux tels que des bambous, des blocs de polystyrène posés sur les parois du navire ou de certains tanks, recouverts de papier kraft ou de feuilles de plastique. La raison de cette préparation est de réduire les conséquences de la condensation qui adviendra au cours du transport, bien souvent en dépit de tous les soins pris par le transporteur.

En effet, le riz est une marchandise hygroscopique. Une fois mise à bord d'un navire qui peut ou non être équipé d'un système mécanique de ventilation, le riz sera exposé à des variations de température pouvant générer des buées des cales.

Lors du chargement, le riz fait également l'objet de contrôle de son taux d'humidité. Ce contrôle est effectué par des appareils électroniques dont la précision demeure cependant quelque peu aléatoire. Ce contrôle est souvent, et avant tout, réalisé par le chargeur et parfois les autorités sanitaires une fois la marchandise embarquée.

Pour le bord, tout second capitaine vigilant consignera la température de la cargaison, les taux d'humidité et de point de rosée prévalant tant à l'extérieur qu'en cales.

La meilleure façon de contrôler cette humidité serait très certainement de procéder au contrôle en laboratoire du taux d'humidité d'échantillons pris sur des lots avant embarquement, à un temps très proche du chargement, et de refuser de charger toute marchandise qui ne serait pas soit proche soit équivalente au taux d'humidité usuel pour ce type de marchandise (14 % habituellement).

Enfin, une fois le riz chargé, les cales fermées voir scellées, il est procédé à la fumigation des marchandises en cales.

L'armateur peut ou non requérir l'assistance d'un expert tout au long de ses opérations de chargement.

Selon les ports de chargements, le navire peut être amené, en route, à faire escale pour faire des soutes soit à Singapour, Port Louis ou Durban.

A destination

A l'arrivée, la mise à quai du navire a lieu plus ou moins rapidement selon l'importance du réceptionnaire et du volume de riz habituellement importé par ce dernier.

Les agents maritimes au port de destination ont souvent l'entière maîtrise de la manutention. Les agents sont bien souvent directement liés aux réceptionnaires locaux.

Dans le cadre du contrat d'assurances facultés, un expert est nommé pour assister aux opérations de déchargement. L'expert effectue tout d'abord une inspection à l'ouverture des cales. Au cours de cette inspection, les sacs moisiss et les sacs déchirés constatés en surface sont dénombrés.

Durant le déchargement, la marchandise est pointée. En principe, le pointeur compte le nombre de sacs par élingue et d'élingues par palanquée. Selon les termes de la police d'assurance sur facultés un pointage est également effectué à l'entrée, voire à la sortie, des entrepôts.

Les armateurs ou les affréteurs, pour disposer d'éléments permettant de déterminer le bien-fondé de toute réclamation présentée au titre du connaissance, procèdent à la nomination d'un expert par l'intermédiaire de leur correspondant P&I local.

Aujourd'hui, il est très fréquent pour un seul et même navire, de voir également un expert nommé pour le compte du chargeur, du manutentionnaire ainsi que pour le réceptionnaire.

Cette multiplicité d'intervenants n'est pas sans créer des difficultés, le bord étant d'une part parfois trop coopératif et l'absence d'indication d'autre part quant à l'identité des mandants pouvant provoquer confusions et malentendus.

Suite de l'article page 2.

Réduction des contestations

Pour réduire les contestations et les demandes de garantie qui bien souvent entraînent la saisie des navires, Jean Claude Impoutou, alors gérant de Ivory P&I en collaboration avec les différents intervenants locaux et leurs mandants qui sont souvent des courtiers d'assurance, a mis en place une procédure afin de remettre un peu d'ordre dans ces opérations de pointage.

Tout d'abord, l'expert nommé par le correspondant P&I pour le compte de l'armateur remet au commandant du navire dès l'accostage une lettre de mission indiquant le contenu de sa mission. Il est également demandé à chacun des experts d'indiquer qui est son mandant.

Puis la procédure applicable pour les opérations de pointage au déchargement est présentée à chacun des experts pour signature.

Cette procédure concerne les opérations de pointage en cale. Dans de nombreux pays et dans la majorité des contrats de transports, la responsabilité du transporteur cesse dès l'appréhension matérielle de la marchandise en cale par le manutentionnaire. Cette procédure impose tout d'abord que les feuilles de pointages des différents intervenants soient contresignées à la fin de chaque *shift*. Ensuite, la procédure prévoit que chaque matin, lors de la réunion quotidienne à bord, en présence du second capitaine et de l'ensemble des experts présents en cale, les chiffres constatés en cale par *shift* sont présentés et contresignés, permettant ainsi d'éviter toute modification ultérieure. Dans le cas où il adviendrait qu'un des experts ne reporte pas sur le rapport journalier les chiffres constatés en cale, ledit rapport journalier ne sera pas contresigné obérant ainsi la valeur des informations mentionnées sur tout rapport final de déchargement.

Tout changement unilatéral effectué par un des experts sera bien souvent mentionné dans le rapport final de l'expert intervenant pour le compte de l'armateur et de son Club afin de leur permettre de disposer des éléments suffisants et contemporains pour contester toute réclamation présentée sur des chiffres, non pas constatés en cale, mais bien souvent en magasin.

Si cette procédure constitue un progrès non négligeable permettant de réduire la présentation de réclamation exagérée si ce n'est infondée, ses meilleurs effets demeurent soumis à la bonne foi de chacun des experts qui peuvent ou non résister aux sollicitations de leur mandant.

Cas pratique

Prenons l'hypothèse d'une marchandise vendue CIF et dont l'assurance couvre le transport maritime et l'acheminement en entrepôt. L'expert intervenant pour le compte de l'assureur faculté aura le devoir lors de son intervention de faire la distinction entre les éventuels dommages et manquants constatés au moment où les marchandises sont livrées, donc en cale, et les dommages et manquants pouvant advenir postérieurement et notamment, pendant les phases de l'acheminement des marchandises dans les magasins du réceptionnaire.

La distinction entre ces deux phases est primordiale pour l'assureur faculté afin de diriger chacun des recours à l'encontre de l'éventuelle partie responsable, soit le navire, soit le manutentionnaire. Cette distinction est essentielle car, bien souvent, le manutentionnaire peut être totalement contrôlé par le réceptionnaire comme c'est souvent le cas pour les gros importateurs de riz.

Dans le cas où ledit expert lors de la fin des opérations de déchargement viendrait à présenter au commandant du navire des chiffres "magasins" et non pas "en cales", le correspondant P&I local alerté par son expert pourra, sous réserve de l'accord de l'armateur, et bien souvent du P&I Club, requérir les services d'un huissier qui constatera toute variation qui pourrait être imposée par lesdits réceptionnaires (qui pour rappel peuvent être de fait manutentionnaires).

Cette présence de l'huissier n'a pour l'instant pas changé le comportement de certains experts mais a pour intérêt de consigner de manière officielle et objective le refus de certains experts de respecter ladite procédure.

Il convient de rappeler que cette procédure ne concerne que le pointage des marchandises et non pas les dommages.

En effet, il est de plus en plus rare d'être amené à traiter des dommages subis du fait d'une mauvaise étanchéité des cales compte tenu notamment de la bonne qualité des navires opérant dorénavant sur ce "trade". Les dommages à la marchandise sont souvent mineurs et dus à la condensation, ils ne concernent que les sacs entreposés le long des parois de cales.

Aujourd'hui, des progrès doivent être faits concernant l'évaluation de ces dommages. A ce jour, cette évaluation est souvent très empirique, ne consistant qu'en une simple constatation visuelle avec ou sans l'ouverture de sacs de riz tachés pouvant ou non contenir de la marchandise endommagée. En effet, en dépit des demandes faites par certains correspondants P&I, le pesage des marchandises réclamées endommagées est pour lors systématiquement refusé. Ainsi, l'empirisme de ces constatations joue à la fois contre l'assureur faculté et le P&I Club.

Enfin, sans faire preuve d'une grande imagination, il peut être envisagé que dans un futur à plus ou moins long terme, sous réserve de la mise en place d'une méthodologie soutenue par les P&I Clubs et les assureurs faculté, que les opérations de pointage et les constatations seront effectuées par un seul et unique expert accrédité par ces deux assureurs, leurs intérêts n'étant pas si antagonistes dans l'évaluation des dommages.

Il est permis de rêver, c'est bientôt Noël.

