

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 54- Hiver 2020 - 2021



"Non potest esse iudex et pars"

Un exemple de difficulté liée à la COVID-19

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

Arbitre maritime

Les nombreuses difficultés causées par la pandémie de Covid-19 n'ont pas épargné le monde maritime. Si les médias généralistes ont davantage relayé la situation des navires à passagers, et notamment des navires de croisière, les navires marchands ont également été confrontés aux conséquences du virus.

Dans ces quelques lignes, nous allons nous intéresser à une hypothèse de travail qui ne s'est pas encore présentée, à notre connaissance, devant une juridiction. Il s'agit de l'hypothèse d'un navire affrété au voyage, qui arriverait au port de chargement et remettrait son avis de mise à disposition (*notice of readiness* : NOR) en appliquant la clause WIFPON. S'il y a une suspicion d'infection à la Covid-19 à bord, un certain nombre de questions apparaît : peut-on considérer que la NOR a été régulièrement présentée ? Le capitaine peut-il affirmer que le navire est prêt à tous égards ? Quand doit-on commencer à décompter les staries ? Chaque affaire étant différente et soumise à ses propres éléments factuels, cet article ne préjuge évidemment en rien de futures décisions.

Rappelons que la NOR peut être définie comme "le document émis, dans le cadre d'une charte-partie au voyage, 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 et qu'il est en tous points à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison" (G. Rougier, "La notice of readiness", Gazette CAMP n° 33, p. 2). La NOR entraîne notamment comme conséquence importante le déclenchement des staries, le plus souvent après écoulement d'un délai de quelques heures après émission du document.

La clause WIFPON, acronyme de *Whether in free pratique or not*, prévoit que la *notice of readiness* peut être délivrée, que le navire soit ou non en libre pratique.

Dans une situation telle que celle présentée, deux hypothèses doivent être distinguées. La première est celle dans laquelle la suspicion d'infection à la Covid-19 est apparue avant la remise de la NOR (1). La seconde est celle où la suspicion d'infection est apparue après la remise de la notice (2).

Si la suspicion d'infection s'est manifestée avant la remise de la *notice of readiness*, il nous semble que la notice n'a pas été régulièrement présentée. Le capitaine devait en effet se douter que la suspicion suspendrait le cours normal des opérations. La NOR peut être démentie par les faits (Sentence CAMP, n° 1213, 14 oct. 2013, DMF 2015, n° 773, p. 823). Les staries ne devraient donc commencer à courir que lorsque la situation sera clarifiée.

Si la suspicion est levée (les tests se sont révélés négatifs), la NOR sera considérée comme remise, et les staries pourront commencer à courir. A partir de quand précisément ? Il nous semble que retenir la date (plus quelques heures) à laquelle l'affréteur a été informé que les tests étaient négatifs serait judicieux. En effet, c'est à partir de cette date qu'il a été en mesure de savoir que le chargement était possible.

Si la suspicion est finalement une réalité, c'est-à-dire s'il y a effectivement des cas de Covid-19 à bord du navire, celui-ci sera vraisemblablement placé en quarantaine par les autorités locales. Ce n'est qu'à l'issue de cette période de quarantaine que le chargement pourra débuter, et donc les staries courir.

Si la suspicion d'infection s'est manifestée après la remise de la *notice of readiness*, il faut considérer que celle-ci a été régulièrement présentée, et que les staries ont commencé à courir. En effet, le capitaine ignorait le risque au moment où il a délivré la NOR. Dès lors que la suspicion d'infection apparaît, le chargement devient sans doute impossible. Il devrait donc y avoir suspension des staries, ce qui est possible même après la remise de la NOR (Sentences CAMP n° 1139, 9 mai 2007, DMF 2008, n° 693, p. 548 et n° 1200, 14 déc. 2012, Gazette CAMP n° 31, p. 7, DMF 2014, n° 757, p. 351). Les staries pourront recommencer à courir lorsque les tests se révéleront négatifs, et que l'affréteur en aura été informé. Si les tests sont positifs, le navire sera placé en quarantaine, ce qui renvoie à l'hypothèse précédente : ce n'est qu'à l'issue de cette période de quarantaine que le chargement pourra débuter, et que le décompte des staries pourra reprendre.

Une autre question est celle de savoir sur qui pèse la charge de la mise en quarantaine. En d'autres termes, le fréteur engage-t-il sa responsabilité envers l'affréteur pour les retards occasionnés ?

La mise en quarantaine par les autorités, que la suspicion soit par la suite confirmée ou non, constitue un fait du Prince. Le fait du Prince désigne "une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire" (CA Rouen, 23 mai 2001, Navire "Vosa Carrier", DMF 2002, p. 44, obs. A. Vialard ; Y. Tassel, "Le fait du Prince en droit maritime", Gazette CAMP n° 22, p. 2). Lorsque l'autorité portuaire décide de placer le navire en quarantaine, il y a bien une décision à laquelle le capitaine ne peut se soustraire.

Cette théorie du fait du Prince constitue un cas excepté pour le transporteur de marchandises (Conv. Bruxelles 1924, art. 4.2 g), mais elle est plus large que le seul droit maritime. Il n'y a donc aucune raison de ne pas l'appliquer à des affrètements. La responsabilité du fréteur à temps ne devrait pas être engagée du fait du retard consécutif au placement du navire en quarantaine. Cette solution n'est d'ailleurs pas si sévère pour l'affréteur qu'elle pourrait le sembler, car l'affréteur, en sa qualité de transporteur, pourra lui aussi invoquer le fait du Prince, en tant que cas excepté, envers ses propres contractants.

Suite et fin de l'article "Un exemple de difficulté liée à la COVID-19" de la page 2.

Il convient de signaler que les *P & I Clubs* couvrent généralement les frais supplémentaires liés à l'immobilisation du navire durant la quarantaine, mais pas le manque à gagner ou les autres pertes commerciales. De nombreux Clubs (par exemple, Skuld, UK P & I, Gard) exigent toutefois, pour cette "garantie quarantaine", qu'il y ait un cas avéré à bord. Si aucun cas ne se déclare, les frais supplémentaires ne seront pas couverts. A l'inverse, d'autres Clubs (Steamship Mutual par exemple) font jouer leur couverture même en cas de simple suspicion, dès lors que le navire a effectivement été placé en quarantaine par les autorités compétentes.

Enfin, il est important de terminer en précisant que les propos qui précèdent ne valent qu'à défaut de clause contraire contenue dans la charte-partie. Le droit de l'affrètement étant très ouvert à la liberté contractuelle, rien n'interdit aux parties de convenir dans leur contrat des solutions à adopter en cas de suspicion d'infection à la Covid-19, ou en cas de placement du navire en quarantaine. En réalité, une telle stipulation est même à conseiller (sur une question différente de celle traitée ici, à savoir l'hypothèse de l'affréteur qui souhaite envoyer le navire dans un port touché par la pandémie, v. notamment les clauses BIMCO *Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage and Time Charter Parties*).

(Ndlr : pour information, la clause BIMCO : <https://tinyurl.com/y6e9sea7>).

