



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix-Marseille Université



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT))

LE TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

par

Delphine CASTERA

Sous la direction de M. le professeur Cyril Bloch

Et de Madame la tutrice Danyun Wang

Année universitaire 2019-2020



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix-Marseille Université



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT))

LE TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

par

Delphine CASTERA

Sous la Direction de M. le professeur Cyril Bloch
Et de Madame la tutrice Danyun Wang

Année universitaire 2019-2020

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont avant tout à l'entreprise qui m'a fait confiance en m'engageant en alternance, Filhet-Allard Maritime. Je tenais à remercier particulièrement ma tutrice Danyun Wang pour ses explications tout au long de la rédaction de ce mémoire et aussi aux membres de l'équipe des sinistres et recours qui ont pris le temps de me former et de répondre à mes innombrables questions, Marion Farnier, Karina Azevedo, Françoise Fouchier-Matte, Vincent Mouttet, Damien Pichon, Florent Latinier, Bat Kamissoko, sans oublier mon responsable Jean-Marc Le Borgne.

Je tiens également à remercier l'équipe de JLB Expertises de m'avoir accordé du temps pour répondre à mes questions.

Mes remerciements se tournent aussi vers M. Christophe Thelcide, Professeur de Droit Maritime Général dans le cadre du Master 2 Droit des Transports et vers M. le professeur Cyril Bloch, co-directeur de ce mémoire, pour leurs conseils et leurs disponibilités. Je remercie également tous les intervenants d'avoir répondu à mes questions pendant l'année universitaire, et je pense notamment à Franck Benham, correspondant P&I chez ETIC.

Je remercie enfin tous mes amis et ma famille qui m'ont encouragé pendant la rédaction de ce mémoire ainsi qu'à toutes les personnes qui m'ont relue.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	8
---------------------------	----------

PARTIE 1 : LA GESTION OPERATIONNELLE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME.....	16
--	-----------

<u>TITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT MARITIME</u>	<u>18</u>
---	------------------

CHAPITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS A LA NATURE DU RIZ	19
--	-----------

CHAPITRE 2 : LES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME.....	29
---	-----------

<u>TITRE 2 : LA PREVENTION ET GESTION DES RISQUES DU TRANSPORT</u>	
---	--

<u>MARITIME DE RIZ.....</u>	<u>40</u>
------------------------------------	------------------

CHAPITRE 1 : LES MESURES PREVENTIVES MISES EN PLACE POUR ECARTER LES RISQUES	41
---	-----------

CHAPITRE 2 : LA GESTION DU RISQUE A LA CONSTATATION DES DOMMAGES	50
---	-----------

PARTIE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME.....	59
---	-----------

<u>TITRE 1 : LES RISQUES LIES AUX ASPECTS CONTRACTUELS DU TRANSPORT MARITIME DE RIZ.....</u>	<u>61</u>
---	------------------

CHAPITRE 1 : LES ENJEUX RELATIFS AUX CLAUSES DE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	63
--	-----------

CHAPITRE 2 : L'IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR RESPONSABLE DES DOMMAGES	74
---	-----------

<u>TITRE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DES RISQUES DU TRANSPORT MARITIME DE RIZ</u>	<u>81</u>
---	------------------

CHAPITRE 1 : LES CLAUSES CONTRACTUELLES ADAPTEES POUR LIMITER ET COUVRIR LES RISQUES	82
---	-----------

CHAPITRE 2 : LA NEGOCIATION D'UNE LETTRE DE GARANTIE POUR GARANTIR UN RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR.....	89
--	-----------

CONCLUSION	96
-------------------------	-----------

TABLES DES ABREVIATIONS

<i>DMF</i>	Revue Droit Maritime Français
Cass. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e civ.,	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. com.,	Chambre commerciale de la Cour de cassation
CA	Cour d'appel (formations judiciaire)

INTRODUCTION

« Le riz que l'homme porte à sa bouche est celui qu'un autre a récolté. Le produit est presque le même et n'est l'objet que d'une transformation rudimentaire. Le riz fait donc appel aux instincts primaires de l'humanité. Le riz est la céréale première, source de vie et de civilisation. »¹

Jean-Pierre Boris dans son ouvrage *Main basse sur le riz*, décrit bien ce qu'est le riz pour plus de la moitié de la population mondiale. Le riz est une des céréales les plus consommées dans le monde, ce qui lui confère une importance très particulière. Le riz est la seule céréale à être presque exclusivement destinée à la consommation humaine. La majorité de la production mondiale est faite en Asie où la riziculture est une pratique ancestrale. D'autres foyers de production existent, notamment en Europe ou sur le continent américain, mais ils restent secondaires par rapport à l'Asie. Le riz est produit et consommé partout dans le monde. Bien que petit producteur comparé aux autres régions, l'Europe ne connaît pas de dépendance d'importations du riz, pouvant produire les habitudes alimentaires des européens. Les États-Unis, quant à eux, sont devenus l'un des premiers producteurs mondiaux, et exporte ses récoltes en Amériques et aux Caraïbes. L'Argentine et le Brésil approvisionnent aussi leurs voisins d'Amérique Latine.²

Le riz est aussi devenu une commodité³ politique. Il l'est d'abord dans les pays asiatiques exportateurs majeurs du riz où le commerce du riz soutient le marché domestique du pays producteur à tel point que le prix de vente à la tonne de riz est un important indice des performances de rendement d'un gouvernement. Les systèmes agricoles mis en place pour avoir un rendement plus important ont porté leurs fruits et ont permis des gains de productivité portant certains pays asiatiques comme premiers exportateurs mondiaux. Le riz est aussi une commodité politique dans les pays très importateurs, notamment les pays de l'Afrique Subsaharienne et de l'Ouest. L'Afrique de l'Ouest est dépendante des exportations de riz de

¹ Jean-Pierre Boris, *Main basse sur le riz*, édition fayard et arte édition, mars 2010

² Charlotte Torretti, « Introduction à une géopolitique du riz », Les cahiers d'Outre-Mer (en ligne), 275 / Janvier-Juin, mis en ligne le 01 Janvier 2017, consulté le 20 décembre 2018, ISSN : 1961-8603

³ Ici et dans cette étude est utilisée le terme de 'commodité' en anglicisme de 'commodity' qui signifie marchandise (traduction littérale). Commodité et marchandise seront compris dans le même sens.

l'Asie du Sud-Est à hauteur de la moitié de la consommation de sa population en riz. Cette dépendance forte s'explique par de nombreuses raisons. Cette zone de l'Afrique n'a pas connu de révolution agricole technologique, et il pourrait être ajouté que les conditions météorologiques qui ne sont pas toujours clémentes rendent cette révolution plus difficile que dans d'autres régions du monde. L'instabilité politique, les investissements et les conflits dans certains pays de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas non plus permis de créer et de soutenir durablement un nouveau système agricole.

La crise financière de 2008 a eu des conséquences sur le prix des céréales et des oléagineux, qui occupent une place essentielle dans l'alimentation de base. L'augmentation du prix du riz a causé un ébranlement du socle alimentaire de la plupart des populations mondiales, et elle a menacé la stabilité des États, tant sociale que politique. Jean-Pierre Boris explique justement que cette crise alimentaire a permis de considérer la production de riz et son commerce comme un « baromètre des grands équilibres alimentaires planétaires ». Les échanges commerciaux de riz sont devenus une variable structurelle essentielle pour assurer la sécurité alimentaire de nombreux pays importateurs dans le monde, et notamment en Afrique de l'Ouest.

Le transport de marchandise par voie maritime est et reste le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international de riz. Le riz en provenance de l'Asie du Sud-Est et à destination de l'Afrique de l'Ouest est acheminé par navire. Traditionnellement chargé en vrac sur les navires conventionnels, le riz est depuis une vingtaine d'années pré-emballé dans des sacs avant d'être chargé dans les cales d'un navire conventionnel. La demande globale du riz a augmenté au fil des années et les négociants de matières premières et leurs acheteurs ont fait pression sur les transporteurs pour acheminer le riz en sacs de vingt-cinq, cinquante à cent kilogrammes. Pour la plupart des voyages, le riz en sacs est acheminé dans des navires conventionnels, mais il arrive de plus en plus souvent que les sacs de riz soient transportés dans des containers. Il arrive aussi que le riz soit acheminé en vrac et ensaché à quai au port de destination. Les sacs de riz sont donc considérés comme de la marchandise conventionnelle (appelée *break bulk* en anglais). L'étude de ce sujet sera exclusivement analysée sur le transport maritime de riz en sacs dans des navires conventionnels (*breakbulk ship*) en provenance d'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest.

Durant le transport maritime, la marchandise est soumise à divers risques inhérents au voyage par mer. De manière classique, le navire peut subir les périls de la mer et la marchandise est perdue ou avariée. Le risque de buée des cales provoquant de la condensation est aussi un risque classiquement rencontré par les sacs de riz. La condensation (*ship sweat*) n'est provoquée que

si les courants marins et l'air extérieur durant la route du navire varient. Le navire faisant route maritime d'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest navigue autour du continent africain par le cap de Bonne Esperance. Les variations de température de l'eau sont significatives pendant le voyage, et la buée des cales est un risque spécifique à ce voyage.

Il est très courant qu'à l'ouverture des panneaux de cales du navire, au port de déchargement les sacs de riz soient trouvés avariés. Le transporteur maritime est présumé responsable de ces avaries selon l'article 4 paragraphe 1 de la Convention de Bruxelles de 1924 « *ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité* ». Comme l'ont écrit Messieurs les professeurs Scalpel et Bonassies, « *la convention de Bruxelles fait de cette responsabilité de plein droit un principe, encore qu'exprimée de manière négative* ». ⁴ Selon l'article 4 de la Convention, le transporteur demeure responsable s'il ne démontre pas qu'un cas excepté lui est applicable. L'ayant droit à la marchandise, lorsqu'à l'ouverture des cales constate des avaries sur sa marchandise, devient titulaire d'une créance maritime dont le débiteur est présumé être le transporteur. Cette créance maritime donne à l'ayant droit à la marchandise un droit de préférence sur les hypothèques du débiteur si ce dernier n'est pas solvable. C'est notamment le cas lorsque le propriétaire du navire est une *single ship company*.

L'étude du transport de riz par voie maritime ne se contente pas seulement de présenter les risques maritimes qui pourraient se produire pendant le voyage, il convient également de présenter la chaîne logistique, des opérations de chargement de la marchandise jusqu'à son déchargement. Ce sujet sera présenté du point de vue des intérêts cargaison (ayant droit à la marchandise et possiblement affréteur au voyage). Les risques découlant des opérations logistiques sont aussi importants que les risques maritimes à proprement dit dans le transport de riz en provenance de ports d'Asie du Sud-Est et à destination des ports de l'Afrique de l'Ouest. En effet, au chargement, dans les ports de Thaïlande ou du Vietnam, les sacs de riz sont acheminés depuis les entrepôts par barges pour être chargés sur le navire. Le chargement est long, fastidieux et empreint de nombreux risques. La mousson est notamment un facteur porteur de risques importants, car le riz est une céréale hygroscopique. Aux ports de déchargement, les sacs de riz déchargés se déchirent parfois sous la pression des élingues. Les *shifts* de nuit pour décharger sont aussi source de risques. Le déchargement expose donc aussi

⁴ P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3^e ed. 2016

les sacs de riz à des risques de dommages. Dans la chaîne logistique de l'acheminement de riz, une suite de risques opérationnels est donc à prendre en compte.

Par ailleurs, cette chaîne logistique est organisée par divers contrats. Dans le cadre de ce mémoire, les risques opérationnels du transport maritime ont une incidence directe sur la gestion du préjudice subi par l'ayant droit de la marchandise. L'ayant-droit sera plus ou moins indemnisé au titre des clauses de sa police d'assurance, tandis que les assureurs subrogés ou l'ayant droit à la marchandise sera plus ou moins indemnisé par le responsable des dommages. Il faudra aussi voir s'il y a un responsable au titre des clauses du contrat pertinent (contrat de vente, de stockage, de transport, de manutention). En effet, les risques de dommages, autant pour l'ayant-droit de la marchandise que le transporteur (fréteur ou armateur propriétaire de navire), doivent être couverts par une police d'assurance maritime. L'ayant-droit de la marchandise souscrit une assurance faculté couvrant les marchandises lors d'un transport maritime à un courtier en assurances maritimes ou à un assureur maritime directement. Le courtier en assurances maritimes est un intermédiaire à qui les assureurs délèguent une partie de la gestion de leurs rôles, notamment la gestion des sinistres et des recours.⁵ Dans ce mémoire, l'utilisation des termes gestionnaire sinistre et recours pourront faire référence à un gestionnaire travaillant chez un courtier ou chez un assureur. Les marchandises sont couvertes par une police d'assurance. Dans le cadre d'une police d'assurance faculté, plusieurs assureurs peuvent couvrir les risques en totalité ou une partie des risques (coassurance). Lors de dommages subis par la marchandise, les assureurs indemniseront le bénéficiaire de la marchandise (qui n'est pas nécessairement l'ayant-droit à la marchandise) à la hauteur de leur part assurée si les dommages sont couverts par l'assurance. Lorsque l'ayant-droit de la marchandise est indemnisé, les droits de recours de l'assureur seront subrogés dans les droits de l'assuré. Le recours sera donc introduit par le gestionnaire recours contre le responsable des dommages survenus à la marchandise pour le compte des assureurs subrogés ou de l'assuré s'il n'a pas été indemnisé au titre de sa police. Le responsable des dommages peut être la compagnie manutentionnaire mais aussi le transporteur selon les termes du contrat de transport. L'armateur d'un navire nécessite aussi une assurance de responsabilité pour couvrir à la fois les dommages causés par le navire (pollutions par exemple) mais également les dommages subis par la marchandise transportée.

⁵ Le rôle premier du courtier intermédiaire d'assurance est de représenter les intérêts cargaison vis-à-vis des assureurs afin d'obtenir les meilleures garanties possibles et au meilleur tarif. La délégation de gestion des sinistres et des recours par les assureurs au courtier n'est pas une généralité. Dans ce mémoire, il est assumé que les assureurs ont délégué la gestion des sinistres et recours au courtier.

Les *Protection and Indemnity Clubs* (P&I club) sont des sociétés mutuelles d'armateurs qui travaillent comme assureurs de certains risques relatifs à la responsabilité de l'armateur.

Ainsi, après que le gestionnaire sinistre soit intervenu lors de la réalisation d'un sinistre et que l'assuré sera indemnisé dans le cadre de sa couverture de police d'assurance maritime faculté, le gestionnaire recours devra introduire sa réclamation au P&I club afin de discuter de la responsabilité du transporteur dans la survenance des dommages survenus à la marchandise. C'est ici que les contrats liés au transport maritime et les clauses qu'ils contiennent seront importantes.

Tout d'abord le contrat de vente entre l'acheteur et le vendeur donneront des indications sur la partie qui organise le transport maritime avec l'utilisation des Incoterms. Parfois, il peut y avoir une chaîne de contrats de vente qui rendent la compréhension de la situation plus complexe.

Les contrats de vente sont souvent émis par des commerçants de négoce (*traders*), qui vendent en *Cost Insurance and Freight* (CIF). La vente CIF signifie que le vendeur est responsable de la marchandise jusqu'au port d'arrivée. S'il décide d'organiser le transport lui-même, il est assez usuel que le négociant cherche à contracter avec un armateur⁶ pour transporter la marchandise vers la destination choisie par l'acheteur. Ce contrat est – le plus souvent - un affrètement d'un navire pour un voyage (appelé contrat d'affrètement au voyage). Ce contrat s'illustrera par un document, qui est la charte partie au voyage. Dans le cadre de ce mémoire, seul le contrat d'affrètement au voyage sera considéré. Dans cette convention, l'affréteur au voyage n'est responsable ni de la gestion commerciale du navire ni de la gestion nautique du navire. Toutefois, il peut être responsable des opérations de chargement et de déchargement.

La convention sera soumise au droit applicable choisi par les parties. En pratique, le droit anglais et la cour arbitrale maritime de Londres (LMAA) ou les cours anglaises seront généralement compétentes pour trancher les litiges résultant de conflits sous la charte partie. On pourrait ajouter que le droit anglais est usuellement plus favorable aux armateurs qu'aux intérêts cargaisons selon leur tradition « maritime ». Les clauses contenues dans la charte partie seront décisives quant à la probabilité d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du transporteur de manière amiable. Cette reconnaissance de responsabilité se traduira par le paiement de la créance maritime.

⁶ Ici armateur ne signifie pas forcément propriétaire du navire, il est considéré comme celui qui a la gestion commerciale du navire. Cela pourrait être l'armateur de tête, l'affréteur coque nu, ou l'affréteur à temps.

Les intérêts du transporteur et les intérêts marchandise sont donc en jeu lors de l'exécution du contrat de transport. Toutefois, ces intérêts sont protégés et défendus par les intermédiaires assureurs, qui sont le P&I club et les assureurs facultés. Il est donc intéressant de voir comment ces intermédiaires gèrent les dossiers. Dans ce mémoire, les procédures judiciaires ne seront pas vues en cas de refus de reconnaissance de responsabilité. Ce mémoire se focalisera sur la gestion amiable d'indemnisation et de recouvrement de la créance maritime.

Il est intéressant d'étudier le transport maritime de riz en provenance d'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest afin d'appréhender les risques et les enjeux provenant d'un transport international de marchandise. Il est ainsi proposé des mesures préventives pouvant minimiser les risques mais aussi par l'élaboration clauses contractuelles et assurantielles plus adaptées pour limiter la survenance des risques des intérêts marchandises. La raison pour laquelle ce sujet a été choisi est à la fois pratique et juridique. Les sujets abordés dans ce mémoire ont été choisis de manière subjective, en prenant compte les principaux risques et enjeux pour les intérêts cargaison.

L'étude de la gestion des risques opérationnels et juridiques liés au transport maritime de riz permet de mettre en lumière l'importance de chaque étape dans la chaîne logistique pour acheminer une marchandise. L'économie mondiale repose sur le transport maritime, mais sans chaîne logistique celui-ci serait inefficace. Les risques opérationnels auxquels sont soumis les marchandises sont la parfaite illustration que chaque maillon de la chaîne logistique doit être coordonné et être contrôlé. Il est donc important de connaître les risques à la fois aux ports de chargement et de déchargement mais aussi pendant le transport maritime, permettant d'élaborer des mesures préventives pour limiter les risques opérationnels.

La production du riz est mondiale, mais la majorité du rendement est en Asie. En effet, la production agricole de l'Asie du Sud Est repose principalement sur le riz. L'importance de la riziculture donne à la région une place particulièrement avantageuse dans les échanges agroalimentaires mondiaux. En effet, comme indiqué précédemment, le riz est l'une des céréales les plus consommées au monde. Le marché du riz est d'ailleurs en pleine expansion car la céréale est importée sur tous les continents. Même si certaines régions comme l'Europe arrivent à produire assez pour les besoins de la population européenne, d'autres continents sont des importateurs majeurs de riz. C'est le cas notamment de l'Afrique, qui est avec le Moyen Orient deux régions qui détiennent 50% du marché global des importations de riz. Les enjeux du commerce international de riz sont donc assez identifiables.

Le choix de la route maritime par lequel le navire achemine le riz en provenance d'Asie du Sud-Est à destination de l'Afrique de l'Ouest permet de donner un sens pratique à ce mémoire. C'est une manière d'aborder plus simplement les risques opérationnels d'un voyage, de pouvoir illustrer une présentation par des faits et de contextualiser l'analyse des risques juridiques découlant d'un transport conclu par un contrat d'affrètement au voyage.

La diversité des acteurs maritimes tout au long de l'acheminement de la marchandise illustre bien les différents intérêts qui s'opposent : intérêts cargaisons et intérêts armateurs.

Enfin, il semble intéressant de montrer la force du *Common Law* et du droit anglais sur les obligations que contiennent les contrats d'affrètement au voyage. L'analyse des clauses de charte partie ainsi que l'identification du réel transporteur responsable des dommages survenus à la marchandise selon le droit anglais montrent bien le contexte en défaveur des intérêts cargaisons.

Ainsi, l'étude du transport de riz par voie maritime en provenance de l'Asie du Sud-Est et à destination de l'Afrique de l'Ouest est une illustration des divers risques auxquels est soumise une marchandise lors d'un transport maritime, et plus globalement dans une chaîne logistique. Les questions des risques opérationnels et juridiques sont intrinsèquement liées dans ce transport. De ces questions peuvent émaner des réponses sous la forme de mesures préventives, d'adaptations contractuelles et assurantielles dans un premier temps et de gestion des risques lors de la constatation des dommages. Il est entendu par risques juridiques, les risques qui sont liés aux aspects contractuels et assurantiels du transport maritime de riz. Même si les risques opérationnels et juridiques sont liés, il faut tout de même les distinguer et les analyser séparément.

Ce mémoire présentera dans un premier temps la **gestion opérationnelle du transport de riz par voie maritime (PARTIE I)** avant d'analyser dans un second temps la **gestion juridique du transport de riz par voie maritime**, notamment les aspects contractuels et assurantiels des contrats (**PARTIE 2**).

La première partie présentera d'abord les **risques inhérents au transport maritime (TITRE 1)**, avant d'envisager la **prévention et la gestion des risques du transport maritime de riz (TITRE 2)**.

La seconde partie de ce mémoire adressera dans un premier temps les **risques liés aux aspects contractuels du transport maritime de riz (TITRE 1)**, pour ensuite analyser dans un second temps la **gestion juridique des risques du transport maritime de riz (TITRE 2)**.

PARTIE 1 : LA GESTION OPERATIONNELLE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME

Deux aspects composent la gestion opérationnelle du transport maritime de riz. C'est d'abord l'ensemble des mesures susceptibles d'être prises pour améliorer le déroulement de la chaîne logistique afin d'éviter le plus possible les risques susceptibles de se produire. Dans un second temps la gestion opérationnelle est l'ensemble des mesures prises lors de la constatation des dommages survenus à la marchandise.

Le riz n'est pas une marchandise plus difficilement transportable que les autres types de céréales, et n'est pas censé être une commodité qui a un taux de sinistralité plus important que les autres. C'est d'abord le choix du port de chargement et du port de déchargement qui influencera la probabilité des dommages survenus au riz. C'est ensuite la route maritime que le navire emprunte qui pourra entraîner des dommages plus ou moins importants sur la marchandise. C'est enfin le moyen par lequel le riz est conditionné pour le voyage maritime qui peut influencer sur la survenance d'un sinistre.

Dans cette étude, il est question du transport maritime de riz en sacs en provenance de l'Asie du Sud-Est et à destination de l'Afrique de l'Ouest. La chaîne logistique est source de risques pour le transport de riz, surtout s'il est en sacs. En effet, le riz en sacs est plus facilement susceptible de se déchirer lors des opérations de chargement et de déchargement, et sera aussi plus soumis à des vols.

Il reste toutefois possible par des mesures simples de limiter les risques particuliers de ce voyage d'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest. D'ailleurs, certaines des mesures présentées ont déjà été mises en place avec des résultats positifs se traduisant par une diminution des dommages.

Lors de la découverte de dommages à la marchandise, le gestionnaire sinistre devra être particulièrement vigilant. Il devra être vigilant sur les méthodes de pointage des sacs, sur l'avancée des opérations de déchargement. L'expert mandaté par les assureurs cargaisons est de ce fait particulièrement important puisque c'est notamment par son rapport d'expertise et ses chiffres que le gestionnaire pourra monter le dossier d'indemnisation de l'assuré. Il devra

connaître l'étendue de la couverture mais également les conditions de l'assurance faculté. En effet, si l'assurance couvre jusqu'à l'entrée du magasin de l'ayant-droit à la marchandise, il faudra qu'il confirme que les dommages soient minimisés (la minimisation des dommages est une obligation de l'assuré, comme du réclamant sous le contrat de transport) et que les sacs sains soient séparés des sacs avariés.

Il s'agira donc de présenter d'abord les **risques inhérents au transport maritime (TITRE 1)**, comprenant les risques spécifiques concernant la nature du riz mais aussi les risques liés au transport maritime. Il s'agira ensuite développer les aspects liés la **prévention et la gestion opérationnelle du transport maritime de riz (TITRE 2)**.

TITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT MARITIME

Le riz est une marchandise qui, comme les autres grains, est sensible par sa nature à l'environnement dans lequel la commodité se trouve.

Les grains de riz sont d'abord sensibles à l'humidité de l'air et à la température ambiante. Ils peuvent aussi être affectés par les micro-organismes et les insectes. Sources de nutriments, les rongeurs raffolent aussi du riz. Ces risques, bien qu'inhérents à la nature du riz, peuvent être exacerbés lors du transport maritime.

Le marché mondial du riz est en pleine expansion. Chaque continent arrive à produire assez de riz pour ne pas avoir besoin d'en importer d'autres pays, sauf l'Afrique qui est un très grand importateur. En effet, certains pays d'Afrique cherchent à trouver des solutions pour devenir autosuffisants en réussissant à produire assez de riz, comme le Nigeria ou le Sénégal. Les conditions météorologiques ne permettent toutefois pas de produire durablement assez de quantité pour subvenir aux besoins de la population.

Le riz, en sacs, est donc transporté par voie maritime, en provenance d'Asie du Sud-Est à destination de l'Afrique de l'Ouest. Au-delà des aléas classiques maritimes, la route que le navire prend d'Asie du Sud-est vers l'Afrique de l'Ouest est source de risques. L'Asie du Sud-Est est une zone où la température de la mer et de l'air extérieur est élevée. Le navire doit passer en dessous de l'Afrique du Sud, les courants et la température de la mer sont plus frais. Le navire remonte vers l'Afrique de l'Ouest, là où l'océan est plus chaud et l'air extérieur est aussi plus élevé. La structure du navire est de fait soumise à de nombreuses variations de température, ayant pour conséquence un fort risque de condensation dans la cale. A l'arrivée du navire dans les ports de déchargement, les sacs de riz sont soumis à des risques logistiques. Il s'agira donc d'étudier dans ce titre **les risques inhérents à la nature du riz (Chapitre 1)**, puis d'analyser **les risques liés au transport maritime (Chapitre 2)**

CHAPITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS A LA NATURE DU RIZ

Le riz est une céréale sur laquelle plus de la moitié de la population mondiale compte pour pouvoir se nourrir, rendant durable les échanges commerciaux pour cette denrée alimentaire. Le riz est aussi une marchandise de choix pour deux raisons : c'est une denrée abordable et elle est produite sur quasiment tous les continents de la planète. Les marchés à l'exportation ont le vent en poupe et croissent rapidement. Certains pays sont tellement consommateurs que leur production locale n'est plus suffisante pour répondre à la demande.

Le riz, de par ses caractéristiques, est considéré comme faisant partie de la famille des grains. Le riz est une céréale hygroscopique qui est sensible au taux de l'humidité extérieur et à la température. Comme les autres céréales, le riz est aussi sujet à des infestations de micro-organismes, insectes et rongeurs qui accélèrent la dégradation des grains de riz.

Le riz est une céréale aux multiples variétés, et son **rôle de sécurité nutritionnelle à la moitié de la population mondiale illustre la dimension géopolitique et commerciale du riz.** (Section 1) Les enjeux du commerce global du riz renforcent le besoin de connaître **les risques inhérents à la nature du riz.** (Section 2)

Section 1 : Généralités sur le riz

Le riz est une céréale assez particulière, et ce pour plusieurs raisons. Le nombre de variétés différentes de riz est assez vaste et il est de ce fait notablement important de les différencier. **Le riz peut se distinguer selon la taille de ses grains, selon la texture, la manière dont le riz est récolté et préparé, son parfum ou encore sa qualité.** (I) Toutes ces distinctions que l'on peut trouver pour le riz mettent en perspective l'importance des marchés de négoce du riz. En effet, le **marché global du riz donne des indications sur l'offre et la demande globale** pour cette commodité agricole, mais il existe **des marchés de négoce attendant à celui-ci spécifiquement pour certaines variétés.** (II)

I – La diversité du riz

Le riz appartient au genre d'herbe *Oryza*, et est une céréale qui se compose principalement de deux grandes espèces : la *Sativa* (espèce la plus importante et qui se retrouve

en Asie) et la Glaberrima (provenant d’Afrique). Dans ces mêmes espèces, l’Institut de la Recherche sur le Riz (IRRI) ne compte pas moins de quatre-vingt-cinq mille variétés de riz différentes produites par plus de 120 000 producteurs dans le monde.⁷ Ces variétés sont plus ou moins connues, et l’on peut notamment penser directement au riz italien, l’arborio ou encore au riz thaï ou le basmati, indien ou pakistanais. Les variétés de riz sont classifiées selon diverses caractéristiques, principalement physiques et morphologiques. Au niveau international, l’Organisation Mondiale du Commerce, avec l’Organisation Mondiale des Douanes prévoient dans la nomenclature du Système harmonisé de codification des marchandises (SH) une classification du riz selon les caractéristiques de la denrée. Le riz peut aussi se distinguer selon d’autres spécificités, comme la taille du grain ou sa qualité.

A – Classifications du riz selon le système harmonisé

Le système de classification de l’Organisation mondiale du Commerce avec l’Organisation Mondiale des Douanes cherche en outre à classer uniformément des produits à des fins douanières et commerciales⁸, et permet aux acteurs du commerce international de retrouver les tarifs douaniers des commodités qu’ils désirent commercer. Ce système permet aussi d’établir les statistiques commerciales internationales. Le système reste majoritairement destiné aux Etats, qui leur permet de connaître les taux de droits de douane applicable (taux d’importations et d’exportations notamment) ainsi que les mesures de protection qui leur sont applicables le cas échéant. Toutefois, pour les autres acteurs du commerce international, ce système donne des références et des informations sur les produits transportés. Cela n’a pas d’incidence directe sur le transport maritime du riz en lui-même, mais cela permet une plus grande connaissance de la céréale et en quelles formes le riz peut être trouvé. Dans le système harmonisé, le riz se retrouve à la position 1006, dans le chapitre 10 des céréales.⁹ Le riz est subdivisé en quatre sous-classifications, sur sa nature d’abord, mais aussi sur les produits qui lui sont liés.

⁷ Cargo Handbook Guid, BMT, Rice (incl. Transport guidelines) : [https://www.cargohandbook.com/Rice_\(incl._transport_guidelines\)](https://www.cargohandbook.com/Rice_(incl._transport_guidelines))

⁸ Organisation Mondiale du commerce, Base de donnée intégrée, Guide l’utilisateur de la BDI, Partie II, Glossaire – IDB/URM/2 15 février 1996

⁹ Journal Officiel de l’Union Européenne C119, Communication et informations, 62^e année, 29 mars 2019, *Notes explicatives de la nomenclature combinée de l’Union Européenne* http://publications.europa.eu/resource/cellar/68d47143-51ee-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0009.01/DOC_1

La première subdivision est celle du riz en paille dit *paddy rice* en anglais. Le *paddy rice* est la première forme de la céréale lorsqu'elle vient d'être ramassée par les producteurs. Cet état du riz est en première position dans la nomenclature 1006. Le riz en paille est le riz muni de sa balle après le battage c'est-à-dire que les grains de riz sont encore retrouvés avec leur balle florale qui les maintiennent ensemble. Ensuite, la deuxième subdivision est celle du riz décortiqué. Le riz en paille passe par l'usinage pour le débarrasser de ses glumes et glumelles, on se retrouve alors un riz dont la balle seule a été enlevé. Ce riz est alors appelé « riz cargo » ou « riz brun » c'est un type de riz qui conserve le son et le germe sur le grain. S'en suit le riz semi-blanchi, blanchi ou même poli. Le riz a été débarrassé des dernières couches trouvées sur la céréale, appelé la couche du péricarpe (couche externe du riz donnant la couleur brune au riz cargo). Le riz finalement blanchi peut-être poli par la suite, et même glacé, ce qui permet d'améliorer son apparence. Ces deux procédés sont réalisés à partir de machine de polissage (bois revêtu de flanelle ou de peau) mais aussi avec des appareils à glacer qui enrobe le riz d'un mélange de glucose et de talc. La préparation du riz blanchi peut être aussi réalisée avec le procédé d'étuvage, qui garde certaines couches du péricarpe. Enfin, la dernière subdivision est celle du riz en brisures, aussi appelé en anglais *broken*. C'est le riz qui a été endommagé lors du conditionnement du riz blanc. Pendant le processus de préparation de la denrée, les grains se fragmentent et se retrouvent en brisures. Ce type de riz est souvent transporté vers l'Afrique.

Cette classification du riz est faite selon l'organisation mondiale du commerce et des Douanes, mais elle n'est pas la seule différenciation que l'on peut faire du riz.

B – Autres différenciations du riz

La distinction du riz peut aussi se faire selon sa variété, en d'autres mots sa spécificité. On entend par spécificité le parfum du riz, sa couleur, sa consistance ou encore des variétés qui associent plusieurs spécificités.

Le riz parfumé – notamment le riz basmati d'Inde et du Pakistan, le riz jasmin de Thaïlande ainsi que d'autres variétés parfumées moins renommées sont facilement trouvables. Le riz thaï et le riz basmati sont très appréciés notamment pour leur parfum qui s'associent bien avec les habitudes alimentaires des pays consommateurs. Le riz coloré dû à la teneur en pigment dans les différentes couches de grains est aussi apprécié, pour sa couleur et son utilisation à

d'autres fins (souvent utilisé en Chine pour colorer les pâtisseries). Les riz gluants du type arborio ou riz japonais sont aussi à différencier des autres variétés de par leur texture crémeuse et leur forme ronde.¹⁰

Le riz peut aussi être différencié selon la taille de ses grains. Le rapport longueur/largeur a aussi son importance. Les populations japonaises et indonésiennes semblent préférer le riz à grains courts qui est plus collant. La taille du riz est à prendre en considération, car selon les pays consommateurs, les habitudes gastronomiques en usage dans le pays varient. Par exemple, selon les statistiques commerciales, la population indienne serait plus encline à vouloir du riz à grains longs. On retrouve donc le riz à grains longs (longueur supérieure à 6,0 mm) avec la caractéristique qu'à la cuisson, les grains restent séparés. Le riz à grains moyens (longueur inférieure ou égale à 5,2 mm) a la caractéristique d'être plus court et charnu. Enfin, on peut trouver du riz à grains courts (grains ronds), qui est collant lorsqu'il est cuit.

Le riz peut aussi être distingué selon sa qualité, qui déterminera in fine qui sera acheteur. L'industriel cherche une qualité du riz elle aussi industrielle, c'est-à-dire que la manipulation du riz sera plus aisée pour les machines.

L'industriel va chercher à avoir les variétés qui présentent le plus de facilité à subir les procédés de transformation qu'il voudra effectuer, comme l'aptitude du grain au décortilage (éviter la brisure des grains). La capacité du grain pendant le procédé de blanchissement (l'abrasion des cônes à blanchir peuvent provoquer des brisures) est aussi un point recherché. L'industriel sera sans doute amené à chercher une variété de riz avec des grains courts. La qualité commerciale du riz est déterminée par l'aspect physique générale du riz, mais aussi sa qualité culinaire. L'aspect du grain, forme, grosseur, l'homogénéité du lot, l'absence d'impuretés, la teneur en brisures, la flaveur et la texture. La qualité commerciale passe aussi par des normes internationales qui vont définir les méthodes de détermination de la qualité du riz. La norme ISO 17301-1:2011 donne des indications sur le riz produit pour le commerce international et pour la consommation humaine.¹¹

¹⁰ Site internet European Commission, trade, EU trade Help Desk, classification du riz : <https://trade.ec.europa.eu/tradehelp/fr/classification-du-riz>

¹¹ ISO 7301 : 2011(fr)

II – Production et marché international du riz

Même si la production du riz est mondiale, la majorité du rendement est en Asie. Le riz représente la majeure partie de la production agricole de l'Asie du Sud-Est. La riziculture est l'activité principale agricole dans cette zone, même si l'agriculture de l'huile de palme commence aussi à prendre une place importante. L'importance de la riziculture dans l'Asie du Sud-Est rend la région influente dans les échanges agroalimentaires mondiaux. En 2020, la production mondiale de riz s'élève à 509,2 millions de tonnes, soit une augmentation de 1.7% par rapport à l'année 2019.¹² Chacun peut s'imaginer, du fait de son agriculture largement tournée vers le riz, que la région de l'Asie est une exportatrice importante de cette céréale. En effet, selon le World Integrated Trade Solutions en 2017, la valeur des exportations est cinq fois plus élevée que la valeur de ses importations. Le Vietnam et la Thaïlande sont les principaux exportateurs. La politique commerciale de la région Asie Sud-Est explique ces importantes valeurs d'exportations. Ce sont des pays qui recherchent la sécurité alimentaire, et elle passe par la production du riz comme source primaire de l'alimentation.

A – Indications sur le marché global du riz

Le marché des exportations du riz se compose essentiellement de cinq grands pays exportateurs qui détiennent 80% du marché global du riz. Quatre des pays exportateurs majoritaires se trouvent en Asie.¹³ La Thaïlande est le pays le plus exportateur depuis quatre décennies. Pour ces pays de l'Asie du Sud-Est, le riz n'est pas qu'une denrée alimentaire, le riz est d'abord la source alimentaire la plus consommée, mais est surtout un gage de sécurité alimentaire national.

Contrairement aux pays majoritairement exportateurs qui se comptent sur les doigts d'une main, le riz est importé partout. Les plus gros importateurs de riz comptent pour 50% du marché des importations du riz. Et se situent d'ailleurs également eux aussi en Asie. Deux autres régions dans le monde importent le riz, et ce sont les régions du Moyen Orient et de l'Afrique. Ces deux régions comptent pour plus de la moitié du marché global des importations du riz.

¹² Bulletin de la FAO sur l'offre et la demande de céréales, 02/07/2020, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture <http://www.fao.org/worldfoodsituation/csdb/fr/>

¹³ Thaïlande, Vietnam, Pakistan, Inde

Depuis une décennie, les marchés du riz au Moyen Orient et l’Afrique sont passés de dix à vingt millions de tonnes en volume de commerce.¹⁴

B – Marchés du riz selon les variétés

Le marché global du riz se divise entre le riz parfumé (basmati et riz jasmin) et non parfumé (riz blanc, riz étuvé, riz gluant). La Thaïlande avait le monopole sur le marché du riz jasmin la décennie précédente, mais elle s’est vu devoir partagée la moitié du marché du riz jasmin avec le Vietnam et le Cambodge. Le marché du riz jasmin reste très compétitif avec son prix moyen de quatre-cents dollars américains par tonne. La demande globale du riz jasmin progresse lentement, en passant d’un point sept millions de tonnes à deux point cinq millions de tonnes en un peu moins de dix ans. Le riz jasmin est importé majoritairement aux Etats-Unis, en Chine, à Hong-Kong, à Singapour, au Ghana, en Côte d’Ivoire et en Malaisie. Le riz basmati Thai¹⁵ est majoritairement exporté au Ghana, au Sénégal et en Côte d’Ivoire.

Le marché du riz basmati est détenu entièrement par l’Inde et le Pakistan et l’exportent dans le monde entier, et surtout au Moyen-Orient et en Europe. Depuis une quinzaine d’années, la demande globale du riz basmati est passée d’un à quatre millions de tonnes. L’Inde reste majoritairement le plus gros exportateur de cette variété de riz, détenant 80% des exportations.

Pour ce qui est des riz non parfumés, avec le riz blanc et le riz étuvé, le marché se décompose selon le pourcentage de brisures du riz, et l’on trouve des marchés pour les brisures 5%, 15%, 25% et 100%. Pour le marché du riz blanc, les acteurs de ce marché, exportateurs et importateurs, se trouvent dans toutes les parties du monde.¹⁶ Le marché du riz étuvé se cantonne essentiellement à l’Inde et la Thaïlande en tant qu’exportateurs et à l’Afrique et le Moyen-Orient en tant qu’importateurs.

¹⁴S. Mohanty, Trends in global rice trade, Jan 1 2015

¹⁵ Riz Thai Hommali

¹⁶S. Mohanty, Trends in global rice trade, Jan 1 2015

Section 2 – Spécificités du riz et risques inhérents

Au-delà des questions de marchés globaux, la spécificité du riz tient à sa teneur en humidité et à sa température. Ces deux caractéristiques sont essentielles dans le transport de céréales de manière plus général. La température et l'humidité sont deux facteurs déterminants pour accélérer ou retarder la dégradation des grains de riz. Le taux d'humidité et la température du riz sont tout d'abord des facteurs importants pour le transport maritime de cette céréale. En effet, il y a **certaines températures et certains taux d'humidité qui sont recommandés pour sa conservation, et notamment pour la conservation des grains de riz pendant le transport maritime du riz. (I)** Ensuite, ces deux variables peuvent avoir une répercussion sur le développement accéléré ou ralenti des **insectes ou micro-organismes**, sur la germination des grains de riz, mais surtout sur le développement de moisissures des grains de riz. Dans une moindre mesure, le **risque de dégradation du riz peut aussi être causé par les rongeurs. (II)**

I – L'humidité et la température du riz

Lorsque le riz est récolté, son taux d'humidité est élevé au maximum à 30%. Le taux d'humidité du riz en paille varie selon la maturité de la céréale, mais surtout selon le moment dans l'année où la récolte se fait, soit en pleine saison des pluies (et notamment lors des moussons dans les pays de l'Asie du Sud-Est) ou lors de la saison sèche. Le taux d'hygrométrie¹⁷ est aussi à prendre en compte, puisque ce taux permet de connaître la teneur en humidité de l'air. La teneur en humidité varie aussi dans la même panicule¹⁸, du fait de la floraison et du développement de la plante qui se fait du haut de la tige jusqu'à sa base.

Le taux d'humidité du riz après la récolte reste trop élevé pour l'usinage, le stockage ou le transport maritime. La teneur en humidité permettant une bonne conservation du riz est aux alentours des 13%-14%. Ce taux est considéré comme optimal pour garantir un stockage sur le long terme. Pour réduire le taux d'humidité du riz au pourcentage désiré, les producteurs doivent procéder au séchage des grains, phase qui permet de déshydrater le riz jusqu'à une humidité dit de 'sauvegarde'.¹⁹ Le séchage du grain est fait de plusieurs manières, soit par une

¹⁷ Partie de la météorologie qui étudie la quantité de vapeur d'eau contenue dans l'air (définition Larousse)

¹⁸ Définition panicule : excroissance membraneuse qui se forme sur la cornée du riz (définition Larousse)

¹⁹ M. De Lucia et D. Assenato, *L'après récolte des grains – organisations et techniques*, Bulletin des services agricoles de la FAO 93, Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Réseau d'information sur les opérations après récolte (INPhO) 1998, ISBN 92-5-203108-1, chapitre battage et égrenage

méthode de séchage au soleil soit selon une méthode mécanique. Chaque méthode a son lot d'avantages et d'inconvénients. La méthode de séchage la plus répandue en Asie du Sud Est et Afrique de l'Ouest reste la méthode de séchage naturel. Le *riz paddy* est mis en gerbes et est laissé sous le soleil pendant quelques jours avant le battage. Après le battage, les grains de riz sont de nouveau disposés sur une surface sèche. Si le temps est instable, le riz ne sera pas forcément uniformément séché et n'atteindra pas le taux d'humidité pour avoir une conservation optimale de la céréale.²⁰ Le teneur en humidité du riz est le point essentiel et la difficulté majeure pour son transport et son stockage. En effet, le riz est une denrée hygroscopique qui donc interfère avec le milieu dans lequel elle évolue. Le taux d'humidité des grains de riz se modifie pour atteindre la même humidité ambiante. Sa haute teneur en amidon est la raison pour laquelle le riz est si influencée par la teneur en humidité du milieu où il se trouve. De ce fait, le riz est capable de relâcher de l'humidité, comme d'en absorber. Le risque avec le riz est de stocker la céréale dans un lieu où le maintien de l'humidité ambiante n'est pas stable.

Le taux d'humidité du riz est intrinsèquement lié à la température des grains de riz. D'une manière assez logique, il est observé que si la température des grains sont élevés, la teneur en humidité du riz doit être faible pour garantir sa conservation. Alors que la teneur en humidité peut être plus ou moins contrôlée, la température ambiante est plus ambivalente. La température dépend des conditions climatiques, mais aussi des changements chimiques des grains s'ils sont stockés en masse. En effet, il peut arriver que si une quantité importante de riz est amassée, un échauffement naturel des grains peut apparaître.

Après la récolte du riz, le riz est mûri, et on appelle ce processus l'emmagasinage. Les grains de riz développent leurs équilibres et deviennent plus durs avec une teinte blanche. Les changements de température influent sur l'équilibre du riz se produisent principalement lorsque les températures sont supérieures à 15°C. Il est indispensable de conserver le riz dans un endroit où le taux d'humidité et la température des grains de riz restent similaires pendant toute la période d'entreposage.

²⁰ Hari K. Pande, Dat Van Tran, Trinh Ton That, *Systèmes améliorés de riziculture pluviale*, FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations, ISBN 92-5-203317-3, Rome 1997

II – Risques classiques inhérents aux grains

Le risque avec le riz, et de façon plus générale des grains, est d'être dégradé par des micro-organismes, des insectes et des rongeurs.

Des moisissures ou des levures peuvent détériorer la qualité du riz, et contaminent la marchandise. Lorsqu'elles colonisent le grain et se développent, elles entraînent des dégradations sur la qualité des grains en modifiant la valeur nutritive de ceux-ci jusqu'à modifier l'odeur, l'aspect ou encore le goût de la céréale. Ces micro-organismes sont particulièrement liés à la température et la teneur en humidité des grains de riz, favorisant ou ralentissant leur développement. Selon le FAO, il a été constaté que l'humidité relative de l'air est en grande partie responsable du développement des micro-organismes, surtout lorsque la teneur en humidité de l'air est supérieure à 65%.

Le risque que des insectes infestent les endroits où la marchandise est conservée reste aussi un risque classique pour les marchandises agricoles. Les insectes responsables de ces infestations sont la plupart du temps des larves et insectes coléoptères, ou seulement les larves des lépidoptères. Les ravages que peuvent provoqués les insectes sont parfois très important, avec des pertes conséquentes du produit. Lorsqu'une infestation se produit, la valeur du riz est directement dévaluée et parfois il devient impossible de commercialiser la marchandise, les insectes pouvant aussi favoriser les micro-organismes. Comme pour les micro-organismes, le taux d'humidité du riz élevé favorise le développement des larves.

Enfin, le risque d'une infestation de rongeur est aussi typique lorsque le riz est stocké, comme pour les céréales de manière générale. Les magasins entreposant les céréales sont un endroit de choix pour les rongeurs (rats, mulots, souris) qui ont accès stock abondant de produit. La quantité de marchandise est non seulement diminuée, mais la quantité restante est de plus dégradée par les rongeurs qui salissent le produit et pouvant le rendre impropre à la consommation humaine (pour une question d'hygiène et au pire des cas vecteur de maladies).

Ces risques inhérents s'appliquent de sa récolte à sa consommation. Il faut aussi rajouter les risques extérieurs à la céréale. Le transport – indispensable - du produit entre le site de production jusqu'à l'assiette du consommateur est une source extérieure de risque. Dans le cadre d'un voyage entre l'Asie du Sud-Est et l'Afrique de l'Ouest, le riz est transporté par voie

maritime. **En sus des risques précédemment visés, existent des aléas dus au transport maritime, les opérations de chargement et de déchargement sont aussi sources de sinistres éventuels. (Chapitre 2)**

CHAPITRE 2 : LES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME

Du chargement au déchargement et pendant le transport maritime, le riz sera exposé à divers risques. Chaque étape du voyage maritime peut conduire à des dommages causés par des erreurs humaines ou des événements naturels extérieurs. Les aléas classiques du transport maritime ne sont pas les seuls risques que peut rencontrer la marchandise. Les variations de température dans les cales du navire peuvent participer à la détérioration du produit.

Rappelons que le voyage maritime type analysé dans cette étude est le navire en partance de l'Asie du Sud-Est et à destination l'Afrique de l'Ouest. Il faut commencer par étudier les risques logistiques, spécifiques à la provenance et à la destination de la marchandise, qui peuvent survenir au riz. Dans les ports d'Asie du Sud-Est, comme Ho Chi Minh au Vietnam ou Bangkok en Thaïlande, l'acheminement et le chargement des sacs de riz sur le navire mère²¹ se font par des barges. Dans les ports de l'Afrique de l'Ouest, les risques sont clairement identifiés avec des problématiques de pointage et de vols. S'ajoutent aux difficultés logistiques de chargement et de déchargement des sacs de riz, les risques maritimes *stricto sensu*. Les sacs de riz sont soumis aux aléas classiques de la navigation en mer, et notamment les périls de la mer, mais sont aussi soumis à des risques spécifiques au riz, comme les dommages de mouille ou l'infestation par les insectes.

Il est donc essentiel de voir d'abord en détails **les difficultés rencontrées aux ports de chargement et de déchargement (Section I)**, pour ensuite déterminer **les risques maritimes auxquels est soumis le riz en sac pendant le voyage maritime (Section 2)**.

Section 1 : Les difficultés rencontrées aux ports de chargement et de déchargement

L'enjeu est ici de comprendre le contexte du voyage entre l'Asie du Sud-Est et l'Afrique de l'Ouest. Et avant même d'évoquer le voyage maritime et les risques pendant sa route, il faut d'abord s'interroger sur les difficultés rencontrées dans les ports. En Juillet 2004, le code ISPS (*International Ship and Port Security Code*) entré en vigueur pour réguler en détail les standards de sécurité pour les gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes. L'Organisation Maritime Internationale a donné des indications sur ce code, en

²¹ *Mother ship* (en anglais) : c'est le navire qui effectue le transport de marchandises sur des longues distances, le chargement et le déchargement étant plutôt effectués par des barges

expliquant qu'il avait pour but de donner les outils juridiques et techniques nécessaires pour prévenir des risques sécuritaires à l'encontre des navires mais aussi des infrastructures portuaires. Les dispositions du code demandent notamment la fermeture des ports à toute personne non autorisée à entrer, et plus de contrôle.²² A la date d'entrée en vigueur du code, la plupart des armateurs et autorités portuaires étaient conforme aux dispositions de celui-ci. Malgré l'introduction de ce nouveau code et la bonne volonté des acteurs du monde maritime de rendre les infrastructures maritimes conformes, le transport de marchandise reste hasardeux.

Comme évoqué précédemment, les principaux pays de production de riz sont la Thaïlande et le Vietnam à destination de l'Afrique de l'Ouest. Les **méthodes de chargement dans les ports de provenance de la marchandise sont particulières, étant effectué sur rade.** **(I)** Cette méthode de chargement est source de questionnements quant à la sécurité des manutentionnaires et à la précision de la quantité chargée à bord du navire. Aux ports de destination en Afrique de l'Ouest, à Abidjan, Douala ou Lomé, **les ports de déchargement sont aussi source de difficultés.** **(II)** En effet, le taux de sinistralité est important et s'améliore doucement malgré des mesures de prévention mises en place.

I – Ports de chargement

Le port de chargement est la première étape du transport maritime des sacs de riz. Une fois que le navire arrive à l'endroit où le chargement des sacs de riz doit être effectué par des barges, deux types de risques se profilent. Les risques liés à la préparation des cales pour accueillir le riz, et ceux liés à l'opération de chargement de la marchandise sur le navire en Asie du Sud-Est.

En effet, la préparation des cales est un facteur essentiel à la conservation du riz. Si les cales ne sont pas nettoyées ou que les cales ont été précédemment infestées par des insectes, micro-organismes ou rongeurs, le risque de dommages de la marchandise est sévère. Le riz sera impropre à la consommation humaine. Une fumigation supplémentaire en cas d'infestation à destination pourra toujours être effectuée. De plus, il sera possible de revendre la marchandise même infestée par exemple pour la consommation animale. Le fardage de la structure du navire dans les cales est aussi une opération indispensable pour éviter les dommages de moisissures

²² Caroline Liss, *Oceans of crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, 2011 Institute of Southeast Asian Studies, ISBN 978-981-4279-43-7

sur la marchandise dus à la condensation. Généralement, la structure du navire conventionnel est en acier. *A priori*, il ne devrait pas avoir d'eau dans les cales du navire. Toutefois, si la température de l'eau ou la température extérieure au navire est différente de celle à l'intérieur, de la buée de condensation se produira sur la structure du navire. Le fardage est le meilleur moyen pour éviter le contact direct entre la marchandise et la structure en acier. En pratique, deux types de matériaux sont utilisés pour farder le navire. Soit le navire est fardé de bambous, soit des planches de bois sont mises contre la structure. A cette première couche, il est usuellement ajouté du styrofoam, du plastique, des feuilles de polythène, du papier cartonné (*kraft paper*) ou une combinaison de plusieurs matériaux. En Asie du Sud-Est, la plupart du temps ce sont les bambous qui sont utilisés comme matériaux pour farder. Le fardage au bambou consiste à prendre des morceaux et de les entrecroiser sur la structure de navire, et ensuite ajouter des bambous. Le bambou est un matériau peu cher, réutilisable et facilement accessible dans les ports de chargement et notamment en Asie du Sud-Est, mais il reste un matériau poreux et peut avoir un certain taux d'humidité, laissant s'échapper l'humidité provenant de la buée des cales pendant le voyage maritime. En effet, la pulpe à l'intérieur de la plante retient un taux d'humidité déjà assez important. Il est donc déconseillé d'utiliser du bambou avec du *kraft paper* afin d'éviter la destruction immédiate de ce dernier.²³ Il n'est pas difficile de comprendre que le riz, céréale hygroscopique, et le bambou ne font pas bon ménage pour la conservation du riz pendant le voyage maritime. Les bambous tendent à absorber l'humidité qui risque de migrer sur les sacs qui sont attenants. Plus la condensation est importante, plus les bambous transféreront l'humidité emmagasinée sur les sacs et *in fine* les dommages de mouilles seront beaucoup plus importants.

Ensuite, le risque se concentre autour des opérations de chargement en elles-mêmes. Le chargement de la marchandise dans les ports de l'Asie du Sud-Est ne se fait pas tout le temps au quai d'un port, mais le plus souvent les sacs de riz sont acheminés sur des petites barges des entrepôts du chargeur jusqu'au navire vraquier. Lorsque les chalands arrivent le long des navires, les sacs de riz sont chargés manuellement avec des élingues par les manutentionnaires. Ces barges sont souvent faites de bois, et il peut arriver au capitaine et aux membres de l'équipage de voir que certains sacs de riz ont déjà des dommages de mouille dus à la mauvaise étanchéité des embarcations. Le bord peut aussi constater des sacs mouillés pour d'autres

²³ UK P&I Club, Carefully to Carry Consolidated Edition 2018, ISBN 13: 978-1-85609-737-6 (9781856097376), September 2017, [Chapter 28 bagged rice](#)

raisons (pluie ou condensation antérieure au chargement). D'ailleurs, le bord doit en principe refuser de charger tout sac endommagé. Si le chargement se fait pendant la saison de la mousson, il y a aussi de très forts risques que la marchandise soit détériorée avec la saturation de l'humidité dans l'air ou surtout avec la pluie. Avant même d'être chargé sur le navire, le riz peut aussi avoir un taux d'humidité bien plus élevée que les 13% demandés pour sa bonne conservation. Le risque des dommages de mouille est très probable. Le chargement de la marchandise peut être assez long, notamment si le tonnage du produit est important et si le chargement intervient lors de la mousson en raison des interruptions pour éviter la pluie en cale. Les manutentionnaires opérant sur les navires habitent souvent sur les barges de leurs employeurs, pour des questions financières. Cela signifie aussi que les familles des employés manutentionnaires se trouvent aussi sur les barges, et peuvent potentiellement se déplacer sur le navire. Le danger est grand pour les familles et les enfants qui courent sur le navire et sur les barges, alors que les opérations de chargement s'effectuent dans le même temps. Toutefois, si le capitaine du navire refuse les familles à bord des barges pour des questions de sécurité, les manutentionnaires refusent de travailler car ils n'ont pas simplement pas le choix. En effet, il semblerait que les manutentionnaires soient souvent des immigrés et n'ont pas de domicile mis à part la barge. L'officier en charge de la marchandise doit être vigilant et vérifier que les sacs de riz sont proprement et uniformément chargés pour éviter la chute d'une pile de sacs sur les manutentionnaires qui pourrait être fatale (cela s'applique à tous les chargements). A l'ouverture des cales au port de déchargement, il est déjà arrivé de malheureusement retrouver un corps écrasé par les sacs de riz. A l'arrivée, au-delà du drame auquel on ne peut rester insensible, la marchandise en contact direct avec le cadavre dans la cale ne peut être vendue pour la consommation humaine. Ce genre d'accident peut aussi avoir des impacts sur l'image et la réputation du vendeur de la marchandise. Il arrive aussi au déchargement d'avoir des manquants, qui sont mis sur le compte de vols au port de destination. Bien que cela est vrai parfois, des vols se produisent également à l'origine. En effet, il semblerait que certains acteurs de la chaîne logistique menaceraient les pointeurs afin qu'ils n'inscrivent pas sur leurs feuilles des chiffres qui ne reflètent pas forcément la réalité, notamment par rapport aux sacs manquants. Ces sacs manquants seraient en fait volés pour être revendus sur les marché locaux. Par ailleurs, lors du départ du navire des ports au Vietnam et en Thaïlande, le soutage du navire est effectué. Il arrive parfois qu'en attendant que le soutage se termine, des barges viennent le long du navire offrant aux membres de l'équipage des fruits et légumes en échange de sacs de riz.

Enfin, il existe un risque lors du choix du plan de placement du produit dans les cales. Lorsque les cales du navire sont prêtes pour accueillir les sacs de riz, il faut penser au plan des cales (arrimage) et à la ventilation. En effet, le riz ne devrait pas être mis en cale à côté d'autres marchandises qui ont des odeurs fortes, comme le cacao. Si les sacs de riz ne sont pas bien placés, les risques de moisissures sur la marchandise seront accrus car le riz ne peut alors être correctement ventilé.

II – Ports de déchargement

Les risques dans les ports de déchargement s'apparentent à des manquants et des sacs déchirés dus au manque de soin fourni par les acconiers lors des opérations de déchargement.

Avant de mieux comprendre les risques dans les ports de déchargement d'Afrique de l'Ouest, il faut rappeler l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Selon le Bureau International Maritime (BIM), le nombre d'enlèvement de marins au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest a augmenté de 50% en 2019, passant de soixante-dix-huit enlèvements en 2018 contre cent vingt-et-un en 2019. L'année 2020 ne s'annonce pas plus glorieuse, avec soixante-dix-huit kidnappings contre rançon selon l'organisation Dryad Global.²⁴ Certaines compagnies maritimes refusent de commercer ou de dessiner des routes maritimes passant par des ports du Golfe de Guinée. Cette insécurité en mer peut donc avoir une incidence sur l'afflux de navires dans cette zone, qui à son tour influe sur les droits de port demandés par les autorités portuaires et les gouvernements. En effet, les droits de port sont souvent élevés pour tout navire entrant dans les ports pour permettre le bon fonctionnement du port et de ce fait pallier le manque à gagner. Il faut ajouter à ces premières difficultés, les obstacles administratifs qui peuvent entraîner parfois de la corruption.²⁵

Lorsque le navire vraquier transportant les sacs de riz est amarré au quai, les opérations de déchargement peuvent commencer. Plusieurs experts sont nommés, pour le compte des intérêts cargaison, pour le compte des armateurs, ou encore un expert pour les manutentionnaires. Ajoutés à ces experts, les manutentionnaires sont présents pour décharger

²⁴ Dryad Global est une entreprise qui est spécialisée dans les risques maritimes et commerciaux

²⁵ Michael L. Baker, Toward an African maritime economy: empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector, Naval War College Review, Vol 64, No 2 (Spring 2001), pp 39-62, U.S Naval War College Press

la marchandise, de même que les pointeurs, agents chargés de comptabiliser les sacs de riz et de noter les dommages de la marchandise. Dans les ports d’Afrique de l’Ouest, les déclarations de vols de produits alimentaires ne diminuent pas. A chaque voyage maritime, dans chaque rapport d’expertise au déchargement, les causes des sacs manquants ou sacs déchirés sont toujours les mêmes. Les sacs peuvent être accidentellement déchirés par la pression des élingues sur la toile du sac, lorsque les élingues sont surchargées de sacs. Les sacs utilisés pour transporter le riz sont fait de laine de propylène, qui est un matériau assez solide, mais qui peut se déchirer et être endommagé pendant les opérations de chargement et de déchargement. Les sacs déchirés par les élingues sont une des causes de dommages les plus courants dans la logistique et le transport de riz en sacs. Les manutentionnaires ou les dockers peuvent aussi volontairement créer des entailles dans les sacs pour prélever de la marchandise dans le sac et le cacher les grains de riz sur eux. Enfin, il pourrait être ajouté que des personnes non autorisées à bord parviennent pourtant jusqu’au navire pour voler de la marchandise, et cela arrive en raison de la défaillance de sécurité du bord. Si les opérations de déchargement sont aussi effectuées pendant la nuit, le risque de vols est accru. Le P&I club West of England dans une note datant d’avril 2015 explique que les produits comme le riz qui est une denrée alimentaire de base dans cette région d’Afrique, sont « convoités par les pilleurs soit pour leur consommation personnelle, pour des cadeaux ou de la revente ».²⁶ Parfois les pilleurs ne volent pas que pour leurs besoins personnels et font partis de bande organisée qui revendent les sacs de riz dérobés. Contrôler ces vols est quasiment impossible, et si une des parties essaye d’arrêter les malfaiteurs, elle peut être menacée et intimidée, ce qui portera atteinte à sa sécurité.

Il est aussi question au déchargement de tenir compte des conditions météorologiques. En effet, s’il pleut, les sacs déchargés au sous palan peuvent être mouillés, surtout s’ils restent entreposés à quai. Surtout, les cales étant ouvertes pendant le déchargement, la pluie entre dans les cales et mouille les sacs et les grains de riz. Les sacs de riz étant toujours dans le navire, la marchandise reste sous la responsabilité de l’armateur qui sera responsable des dommages de mouilles. Pour éviter que les dommages de mouille soient imputables à l’armateur, il semblerait que le bord parfois jette les sacs avariés dans la mer, afin que les sacs soient comptabilisés manquants plutôt que mouillés (par la pluie, par l’infiltration d’eau de mer ou la condensation).

²⁶ West of England, *The carriage of Rice*, Loss Prevention Bulletin

Le chargement dans les ports d'Asie du Sud-Est et le déchargement dans les ports de l'Afrique de l'Ouest ne sont que la première et dernière étape de l'acheminement des sacs de riz et se réfèrent plus à des risques de nature logistique, le voyage maritime reste source de risques pour le riz (II).

Section 2 : Risques pendant le voyage maritime

Pendant le voyage maritime, les sacs de riz sont soumis à divers risques liés à la partie maritime du voyage. L'activité maritime est de manière générale source de périls de mer compte tenu de l'hostilité du milieu. Le navire doit être apte à affronter les périls de mer, c'est d'ailleurs en droit français une des conditions pour déterminer la qualification d'un navire.

Certains risques maritimes sont communs à tous les voyages maritimes, indépendamment de la marchandise transportée et du voyage entrepris. Certains de ces risques sont malheureusement extérieurs tant au navire qu'à la cargaison et ne peuvent être contrôlés. Il est d'ailleurs considéré unanimement en droit que la responsabilité du transporteur ne peut être imputée à celui-ci lorsque la marchandise est endommagée ou a péri lors de l'accident en mer. L'article 4.2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 donne une liste de cas selon lesquels le transporteur ne peut être responsable des dommages ou de la perte de marchandise. Sans rentrer dans les détails des questions de responsabilité du transporteur, qui seront développées dans la partie 2 de ce mémoire, **l'existence de périls des mers communs à tout voyage maritime donnera des indications sur les risques qui lui sont inhérents. (I)**

Le riz présente des risques spécifiques lors du transport maritime. Du fait de son caractère hygroscopique, les risques de condensation des cales du navire ou de l'humidité émanant de la marchandise liée aux variations de température des zones naviguées ainsi qu'un manque de ventilation sont des **risques maritimes spécifiques au riz. (II)**

I – L'existence du péril de mer commun à tout voyage maritime

Les périls de mer présentent un caractère d'imprévisibilité couplé à celui d'insurmontable de l'événement (sans toutefois être un cas de force majeure).²⁷ La convention

²⁷ L'appréciation de péril de mer diverge entre le droit français et le droit anglo-américain. Le résultat est que le péril est exceptionnel et le transporteur ne peut le prévoir malgré les mesures raisonnablement prises en

de Bruxelles de 1924 utilisent les termes de « périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ». C'est une notion large qui englobe le mauvais temps (fortes pluies, vents violents), mais aussi le heurt d'une épave flottante par exemple.²⁸ Seules les conditions exceptionnelles et brutales peuvent justifier de l'existence d'un péril de la mer, surtout avec les navires modernes desquels on attend que leur état de navigabilité soit irréprochable.

La fortune de mer est un péril maritime qui peut se définir comme « un évènement particulièrement pénible, lié à la force du vent et à la hauteur des vagues ». La jurisprudence française considère que la fortune de mer s'applique généralement à des vents de force dix à douze (échelle de Beaufort), même si la qualification de ce péril dépend de l'appréciation des juges au cas par cas.²⁹ Le mauvais temps ne peut être considéré comme un cas excepté de fortune de mer dès lors « qu'il était prévisible au moment de l'appareillage et qu'il ne constitue pas la faute exclusive des dégâts occasionnés à la cargaison ».³⁰ La Cour Arbitrale Maritime de Paris a statué dans une décision en 1994 sur le transport de sacs de riz provenant de l'extrême orient et à destination de l'Afrique. Pendant le voyage, le navire a fait escale et a chargé un lot d'huile de palme. Au Cap de Bonne Espérance, une forte tempête s'abat sur le navire, et une certaine quantité d'huile de palme se répand sur les sacs de riz. Les arbitres ont considéré que la position des fûts au-dessus de l'endroit où étaient entreposés les sacs constituait un risque important en raison dans l'éventualité d'une fortune de mer. La clause de la charte partie stipulant une exception au bénéfice de l'armateur en cas de périls de la mer a été considérée nulle au profit de la clause qui obligeait l'armateur à éliminer tout risque lié à l'embarquement d'un complément de cargaison.³¹

L'incendie est aussi considéré comme un péril de la mer. Les règles de chargement applicables aux matières dangereuses prescrites par l'OMI permettent de limiter les risques liés aux incendies. Parfois, l'origine de l'incendie est inconnue mais peut aussi provenir d'un échauffement des cales machines et le risque se réalise. Il faut tout de même noter que pour le transport de riz et de grains plus généralement, le risque d'incendie reste assez faible. Toutefois,

prévention aux périls de mer. Hassania Cherkaoui, « Le péril de la Mer, notion maritime de la force majeure, étude comparative des jurisprudences de droit écrit et de Common Law », *DMF*, 1 avril 1991, N°504

²⁸ Aix-en-Provence, 1^{er} février 1986, navire Tropical ueen, *DMF* 1988

²⁹ T. com. Marseille, 11 juin 2010, n° 2009F01090, Helvetia et a. c/ Cie Marocaine de navigation (Comanav), BTL 2010, p. 415 ; [CA Rennes, 10 mai 2011, n° 10/00882](#), Hyundai Merchant Marine Co Ltd. c/ Covéa Fleet

³⁰ [CA Montpellier, 26 juin 2012, n° 11/02867](#), Baltimar Neptune LTD et a. c/ Generali IARD et a., BTL 2012, p. 504

³¹ Décision arbitrale de CAMP, sentence 876 du 14.02.1994, *DMF* N°541, 1^{er} Septembre 1994

cela peut arriver que les produits fumigants soient inflammables au contact de l'eau et brûlent le riz. L'abordage est un risque classique maritime. L'abordage n'est pas seulement un heurt physique ou une collision entre deux navires. L'abordage peut être fatal pour les marchandises transportées. Une voie d'eau causée par un abordage peut par exemple générer une mouille de la marchandise.

Enfin, l'état de navigabilité du navire influence grandement sur la minimisation des risques. Le transporteur maritime est tenu avant mais aussi au début du voyage maritime³², d'assurer le bon état du navire et surtout des cales où sont entreposées les marchandises. Si le navire est dans un bon état général et de navigabilité (cales propres, salle machine en ordre, panneaux de cales étanche, système de ventilation), les risques de dommages à la marchandise lors du transport maritime sont amoindris. A l'inverse, un navire en mauvais état peut dégrader la condition de la marchandise.³³

II – Les risques maritimes spécifiques au riz lors du voyage maritime

Les risques lors du transport maritime de riz sont connus par les professionnels, et surtout lors des voyages d'Asie du Sud-Est et à destination de l'Afrique de l'Ouest. Les principaux risques du riz en sac en sus de la mauvaise manutention des sacs au chargement et au déchargement sont les dommages de mouille (dommage lié à l'eau comme les infiltrations d'eau et la condensation), les infestations, le mauvais arrimage des cales, et la mauvaise condition du navire.

Les dommages de mouilles sont les dommages les plus fréquents pendant un voyage maritime de riz, que le riz soit transporté en cale ou en container. Tout d'abord, les dommages de mouille peuvent être causés par une infiltration d'eau de mer entre les panneaux de cale sur le pont du navire. Ils peuvent aussi être causés par une infiltration d'eau douce, de la pluie si les cales sont ouvertes ou que le système de ventilation est en marche alors qu'il pleut, ou encore des infiltrations d'eau douce venant du plafond des panneaux de cales (non étanche). La plupart du temps, les dommages de mouille sont causés par la buée des cales de navire (*ship sweat*) ou

³² Certaines clauses de chartes parties peuvent aussi imposer à l'armateur un bon état de navigabilité du navire tout au long du voyage.

³³ Cour d'Appel de Rennes (2^e Cha.), *Navire Junior M*, N°15/09341, 15 décembre 2017, SA AXA assurances Maroc c/ Société Mahoney Shipping & Marine Service ; Société Lloyd's register of shipping et a.

causés par la marchandise non ventilée (*cargo sweat*). La condensation dans les cales se forme lorsque les températures et le taux d'humidité extérieur varient selon le climat où navigue le navire vraquier. Les variations de température notamment en raison du passage par la pointe de l'Afrique du Sud, sont propices à la formation de condensation dans les cales. Le navire venant d'une zone climatique chaude, entre dans une zone plus froide pour ensuite remonter vers le golfe de Guinée qui est une zone où le climat est chaud. La condensation se forme aussi à cause de la mauvaise gestion de la ventilation. Le risque d'avoir des dommages de moisi ou de mouille est très élevé et problématique, car lorsque le riz se tasse et développe des moisissures (il est appelé en anglais *caked bags*), le lot détérioré ne sera sans doute pas accepté par les réceptionnaires et difficilement vendu en sauvetage, étant impropre à la consommation. Le riz peut toutefois être reconditionné, ce qui évitera de perdre totalement la marchandise. Les dommages de mouilles, et surtout lorsque le riz a été endommagé par de l'eau de mer, peuvent modifier l'odeur du riz. L'imprégnation de l'odeur sur les sacs de riz endommagée peut s'étendre sur les sacs non endommagés, les contaminant avec une odeur qui fait perdre de la valeur au riz jusqu'à le rendre inconsommable. Le riz est une marchandise qui est sensible aux odeurs, et s'empreint fortement de celles qui l'entourent. Un riz qui a été contaminé par une odeur aura très peu de chance d'être vendu en sauvetage, l'odeur ne pouvant pas être enlevé. D'où la nécessité de bien préparer les cales.

Le risque d'infestation du riz pendant le voyage maritime est spécifique aux grains. La chaleur est aussi un risque de dommage du riz, chaleur qui peut provenir des lampes halogènes ou encore la chaleur provenant des machines. La chaleur peut endommager le riz.

Le plan de disposition des cales, s'il n'est pas bien fait, peut s'avérer être un risque pour les sacs de riz. Avec le remous des vagues ou de la houle pendant le voyage maritime, les sacs de riz s'abiment, les canaux de ventilation sont bloqués et ne permettent pas une bonne aération des cales. Enfin, si les cales ne sont pas préalablement nettoyées avant l'arrivée de la marchandise, les sacs de riz peuvent se tacher. Si le riz n'est pas taché à l'intérieur, alors il faudra seulement changer le sac. Dans ce cas-là, même si le riz n'est pas endommagé, mais sa valeur sera diminuée et il faudra payer le reconditionnement des sacs. Lorsque le navire n'a pas de ventilation mécanique, le bord doit ouvrir et fermer les cales à intervalles réguliers pendant le transport maritime.

Ainsi, les sacs de riz sont soumis à la fois à des risques inhérents à la nature de la céréale, mais aussi à des risques liés au voyage maritime et aux opérations de chargement et de

déchargement. **Des mesures préventives peuvent être prises pour minimiser les risques maritimes et logistiques et pour pouvoir mieux les gérer en cas de dommages constatés.**
(TITRE 2)

TITRE 2 : LA PREVENTION ET GESTION DES RISQUES DU TRANSPORT MARITIME DE RIZ

La quasi-systématisation des risques, à la fois maritime et de manutention, à laquelle est soumis le riz en sacs dénote un besoin d'amélioration de la chaîne logistique.

L'étude de la prévention et de la gestion des risques opérationnels du transport maritime de riz se caractérise par le fait qu'une grande partie des avaries et des pertes peuvent être facilement minimisées par la mise en place de mesures de prévention. Les mesures préventives peuvent être définies comme la mise en place de procédures permettant l'identification et le traitement des risques autant dans les opérations logistiques que dans le transport maritime.

Malgré les mesures préventives proposées par les courtiers et les assureurs maritimes, des dommages sont toujours constatés au déchargement de la marchandise. Les mesures de prévention peuvent in fine coûter plus cher que le prix de l'assurance, voire des pertes. Lors de la constatation des dommages par les experts et les pointeurs, une déclaration de sinistre maritime sera effectuée par les bénéficiaires de l'assurance. Le gestionnaire sinistre devra ouvrir un dossier de sinistre avec tous les documents nécessaires pour prouver les dommages mais aussi les coûts éventuels, les intérêts assurables, et la minimisation des pertes et la préservation du recours le cas échéant. Pour évaluer le montant de l'indemnisation, un expert mandaté par les assureurs ou le courtier en assurance sera présent pour d'abord s'assurer du bon déroulement des opérations de déchargement puis devra émettre un rapport d'expertise qui déterminera les causes et l'étendue des dommages.

Le gestionnaire sinistre peut rencontrer des difficultés notamment pour la détermination exacte du montant de l'indemnisation, car la couverture de la police française d'assurance maritime faculté s'étend des magasins avant le chargement jusqu'aux magasins au port de déchargement. En effet, des avaries survenues à la marchandise sont parfois constatées quelques mois après l'entrée en magasins.

Il s'agira d'étudier **les mesures préventives mises en place pour minimiser les risques (Chapitre 1)** et ensuite d'analyser **la gestion des risques lors de la constatation des dommages (Chapitre 2)**.

CHAPITRE 1 : LES MESURES PREVENTIVES MISES EN PLACE POUR ECARTER LES RISQUES

Des mesures préventives peuvent être mises en place pour éviter au maximum les dommages et préserver la marchandise tout le long du voyage maritime. A chaque étape du transport maritime, des procédures peuvent être suivies pour minimiser les dommages sur les sacs de riz. Ces mesures sont à la fois mises en place par les intérêts armateurs – transporteurs, mais aussi par les intérêts cargaisons. En effet, en vue du nombre important de risques, ainsi que pour la minimisation des pertes et dans l'intérêt de tous³⁴, il est plus intéressant de travailler conjointement afin d'éviter trop de dommages.

Le risque logistique à absolument maîtriser est le risque des manquants. Le risque maritime qui doit être limité est la condensation dans les cales. La règle du point de rosée ou des trois degrés sont des procédures visant à minimiser les dommages de mouilles, toutefois, il semblerait que le choix de transporter le riz en sac rajoutent des risques de dommages de mouille.

Certains risques peuvent être maîtrisés et évités par la mise en place de mesures de prévention, mais d'autres mesures paraissent plus compliquées à mettre en œuvre dans le cadre d'un transport maritime de l'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest.

Il s'agit donc d'étudier les **mesures préventives à mettre en place aux ports de chargement et déchargements (Section 1)**, puis d'analyser les **mesures préventives à mettre en œuvre dans le cadre du voyage maritime (Section 2)**.

Section 1 : Les mesures préventives aux ports de chargement et de déchargement

Les mesures préventives au chargement sont surtout axées sur la préparation du navire pour accueillir les sacs de riz dans ses cales. Concernant les risques aux ports de déchargement, certaines mesures peuvent aussi minimiser certains dommages, comme l'utilisation de sacs pouvant contenir plus de marchandise ou de la technologie RFID.

³⁴ Armateurs, intérêts marchandise et leurs assureurs respectifs

Dans le cadre de cette section, les **mesures préventives aux ports de chargement (I) et aux ports de déchargement seront présentées (II).**

I – Mesures préventives au port de chargement

La préparation des cales commence d’abord par un contrôle des cales afin de s’assurer qu’elles ne sont pas infestées par des micro-organismes ou par des rongeurs. S’il s’avère que les cales ont été précédemment infestées, le bord sera dans l’obligation de sceller puis fumiger les cales avec de l’insecticide ou répulsif anti-rongeurs. Cette fumigation se réfère à l’obligation générale faite à l’armateur de présenter un navire en état de navigabilité. En outre, les cales doivent être nettoyées pour éviter qu’il y ait des résidus de grains provenant d’autres céréales ou d’autres marchandises des précédents voyages. Un expert pourra être mandaté pour assister le capitaine dans les opérations pré-chargement. L’expert vérifiant les cales avant chargement (*pre-loading survey*), certifiera qu’aucun résidu de la précédente cargaison n’est présent dans la cale, que la peinture ne se détache pas des parois des cales, qu’aucun morceau de ferraille ne se sépare de la structure du navire, qu’il n’y a pas non plus d’infestation de micro-organismes ou de rongeur, et pas d’odeur ni d’humidité.

Comme expliqué précédemment, le fardage des cales est une opération qui est essentielle à la bonne conservation du riz dans les cales pendant le voyage maritime. Le fardage avec des matériaux synthétiques s’est avéré efficace pour minimiser voir écarter les dommages dus à la condensation. Toutefois, ces matériaux sont plus chers et parfois difficile à trouver. L’utilisation du bois de charpente pour farder les cales reste donc le moyen le plus commun de prévenir les risques de mouille par condensation des sacs de riz. En effet, le fardage au bois s’effectue en superposant d’épaisses planches de bois, permettant de garder les canaux de drainage d’eau³⁵ intacts et minimise les dommages de mouille par la buée des cales des sacs de riz. Pour éviter le transfert d’humidité du bois sur les sacs, le bois doit être sain et sec. Du papier kraft sera posé sur les planches pour protéger les sacs. En pratique, lors du chargement des marchandises en Asie du Sud-Est, le bambou est majoritairement utilisé pour farder les cales. Selon les termes de la charte partie, le transporteur peut être responsable du fardage des cales, mais les matériaux sont apportés par le chargeur et l’armateur n’a aucun choix en pratique.

³⁵ Canaux drainant l’eau dus à la condensation de la cale

La dernière étape avant l'accueil des sacs de riz dans les cales du navire est de préparer le plan des cales et d'inspecter le système de ventilation. Le plan d'arrimage de la marchandise est important pour deux raisons : si le navire transporte d'autres marchandises qui ont des odeurs fortes (comme le cacao ou le café), les sacs de riz ne peuvent être arrimés près de ces marchandises au risque d'une contamination par odeur des grains de riz. La deuxième raison est, et sans doute la plus essentielle, est de s'assurer de la présence des canaux de ventilation entre les blocs de sacs de riz afin de permettre à l'air de circuler dans la cale entre lesdits blocs. Les armateurs, en coordination avec le capitaine, préparent le plan d'arrimage des cales avant le début des opérations de chargement pour pouvoir charger comme demandé par les affréteurs ou le chargeur. Les canaux de ventilation sont créés en fonction du tonnage de la marchandise, des dimensions des sacs, du volume de la cale et des capacités de ventilation. Connaître le type de ventilation des cales du navire est sans doute l'une des dernières étapes à suivre pour prévenir les risques consécutifs de condensation. Le riz en sac doit toujours être sec et bien ventilé pour assurer une conservation optimale de la céréale. De ce fait, l'inspection des ouvertures des cales ainsi que du système de ventilation doit être effectuée à chaque voyage pour s'assurer qu'il n'y a pas de défaillance pouvant mettre à mal la ventilation de la marchandise. Les panneaux de cales doivent être étanches quand ils sont fermés, pour éviter toute infiltration d'eau douce ou de mer si les conditions météorologiques sont mauvaises. Les pales de ventilation doivent être en bonne conditions, pour conserver le riz à un taux d'humidité de 13-14%.

Lorsque toutes ces étapes sont finalisées, la marchandise peut enfin être chargée. Pendant le chargement, il est aussi préférable pour les parties de vérifier l'aspect de la marchandise chargée : odeur, couleurs, condition apparente de la marchandise, conditions météorologiques de chargement. La température de la marchandise est aussi prise en considération. En effet, quand la cale est remplie de marchandise, les céréales hygroscopiques ne changent pas de température, sauf la marchandise entreposée à côté des cales du navire. La règle générale est de mesurer au moment du chargement, car la température ne risquera pas d'avoir de variation pendant le voyage. Le but est d'éviter un taux d'humidité élevé ou/et une température élevée, surtout si le voyage maritime risque durer un certain temps. Lorsque la marchandise a fini d'être chargé selon le plan d'arrimage, et qu'elle est recouverte de papier kraft pour être protégée, la dernière étape avant le voyage maritime est de fumiger la marchandise dans les cales du navire.

La fumigation a pour but principal de dératiser et de supprimer tout insecte vivant, elle est nocive pour la santé, et il peut arriver que des drames surviennent si la fumigation n'est pas

faite selon les règles. L'Organisation Maritime Internationale donne des recommandations pour les fumigations sur les navires dans les *recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds*.³⁶ Le seul pesticide pouvant être utilisé est le phosphine (phosphure d'hydrogène). Le capitaine est le seul responsable de la sécurité de l'équipage, selon la réglementation 34 SOLAS V. Les fumigations de la marchandise au port de chargement sont sous le contrôle d'une personne qui a été nommé pour déterminer du plan de fumigation avec le capitaine. La procédure de fumigation commence toujours par une expertise des cales de la personne référente à bord qui procédera à la fumigation, en application de la réglementation. Cette expertise est toujours faite avant le chargement. Cette inspection est primordiale, car si l'air peut passer entre les cales, les produits toxiques peuvent s'infiltrer sur les espaces de vie et la salle des machines lorsque l'on procède à une fumigation. C'est ce qu'il s'est passé sur le navire Fri Dolphin, battant pavillon des Bahamas. Quatre marins ont été intoxiqués par la fumigation, et un a trouvé malheureusement la mort. Le navire vraquier transportait du blé, toutefois quel que soit la céréale, le procédé de fumigation reste le même.³⁷

Lorsque la fumigation est effectuée et le cas échéant, les cales scellées, le navire transportant les sacs de riz peut naviguer vers le ou les ports de déchargement.

II – Mesures préventives aux ports de déchargement

Les mesures préventives au déchargement pour minimiser les causes de dommages des sacs de riz consisteraient en un contrôle plus accru sur ces opérations : par l'utilisation de technologie si cela est possible, et surtout par la sécurisation des installations portuaires.

Avant même que commence l'étape du déchargement, il faudra que l'expert soit d'abord attentif lors de l'ouverture des cales (si elles n'ont pas été ouvertes pendant le transport maritime) aux résidus de fumigation. Parfois, à de l'ouverture des cales, des résidus de pesticides se trouvent sur les sacs de riz, rendant la marchandise impropre à la consommation humaine. En effet, cela a été le cas en 2011 au Port Autonome de Lomé avec le Navire Vanessa

³⁶ Recommendations on the Safe Use of Pesticides in Ships Applicable to the fumigation of cargo holds, MSC.1/Circ.1264 27 May 2008, cf annexe

³⁷ Le Parisien, Finistère: un mort et trois marins intoxiqués au large de Brest, 14 février 2020

C qui transportait 9 501 tonnes de riz en vrac dans ses cales. A l'ouverture des cales, les experts et manutentionnaires ont trouvé la surface de la marchandise couverte de produits de fumigation, à même les sacs de riz. Le produit utilisé était du produit fumitoxin. A Lomé, après avoir analysé la marchandise, le service phytosanitaire a rendu son verdict : la fumigation a contaminé la surface du riz, rendant au moins les premiers sacs impropres à la consommation.³⁸

De manière générale, la nomination d'une seule compagnie de manutentionnaires, supervisée par un représentant de l'ayant droit à la marchandise, de l'expert, et d'un agent neutre payé par les deux parties pourraient permettre un meilleur contrôle des étapes de déchargement de la marchandise. Les chapardages restent difficiles à éviter mais l'utilisation de sacs plus gros serait un bon moyen d'éviter des vols, les sacs étant beaucoup plus épais (car contenant plus de marchandises, ils doivent être plus solides). Les opérations de déchargement seraient plus facilement effectuées, les sacs se déchireraient beaucoup moins et cela pourrait aussi permettre une meilleure cadence de déchargement.

La technologie RFID serait aussi un bon moyen de suivre les opérations de déchargement, notamment si des sacs plus gros sont utilisés. Le sigle RFID signifie *Radio frequency identification*, c'est une puce de la taille d'un grain de riz, qui peut être ajoutée dans le sac permettant de mémoriser les données à distance, et de connaître le flux des marchandises. Dans le cas du riz en sacs, l'étiquette RFID permettrait d'identifier et de suivre chaque sac équipé de sa propre étiquette. Un autre avantage serait que son utilisation faciliterait la collection de données sur la marchandise et permettrait de comptabiliser les sacs plus facilement mais surtout efficacement. Cette technologie a toutefois un coût et demande donc aux importateurs et exportateurs de riz d'investir dans la technologie en elle-même mais surtout dans les installations portuaires afin que, à chaque étape du déchargement, les sacs puissent être comptabilisés. En Afrique de l'Ouest, il faudrait une nette amélioration d'un point de vue logistique, tant au sous palan, qu'aux entrepôts. D'un point de vue objectif, une tonne de riz coûtant généralement trois cents à quatre cents dollars américains, il est sans doute plus intéressant pour les parties au contrat de vente de payer la perte quasi-systématique de sacs manquants et de sacs déchirés plutôt que d'investir dans une technologie RFID.

³⁸ Togo actualité, Affaire du riz toxique au Port de Lomé : la DG d'Elisée Cotrane, Julie Béguédou, se démène mais peine à convaincre, 18 août 2011, <https://www.togoactualite.com/affaire-du-riz-toxique-au-port-de-lome-la-dg-delisee-cotrane-julie-beguedou-se-demene-mais-peine-a-convaincre/>

Une solution alternative à la technologie RFID serait de mettre des élingues pour chaque lot de sacs de riz dès le chargement.³⁹ Cela permettrait aux manutentionnaires de n'avoir qu'à accrocher la marchandise pré-élinguée pour la décharger la marchandise sur les camionnettes. Au chargement, le chargeur prépare la marchandise avec un nombre précis de sacs par élingue, et les opérations seraient plus faciles pour la suite. De plus, le pointage serait plus facile pour les *tally men* qui n'auraient qu'à compter les élingues (puisque le nombre de sacs serait précisément connu par élingues). Cette mesure empêcherait également les manutentionnaires de mettre trop de sacs par élingue lors du déchargement. Cette mesure a prouvé son efficacité, notamment lors de déchargements au port de Douala, au Cameroun, impliquant une baisse du taux de sinistralité sur les dommages de sacs déchirés survenus à la marchandise.

Section 2 : Les mesures préventives pendant le voyage maritime

La ventilation de la marchandise et des cales est la mesure qui permet d'éviter, ou du moins de minimiser, les dommages de mouilles par condensation survenus au riz en sacs pendant le voyage. Le capitaine et les membres de l'équipage doivent absolument ventiler les cales du navire dès que cela est possible. Un rapport de ventilation doit être rempli tout au long du voyage pour retranscrire le nombre de fois et l'heure à laquelle la ventilation a été effectuée.

Pour minimiser les dommages de mouille si spécifique au riz en sacs, le riz en vrac serait à privilégier. Toutefois, compte tenu de ce qui est faisable, certaines manières d'emballer la marchandise pourraient mieux la protéger.

Il s'agit donc d'analyser l'ensachage de la marchandise (I) puis la ventilation des sacs de riz pendant le transport maritime (II).

I – L'ensachage de la marchandise

Il serait plus judicieux de transporter le riz conventionnellement en vrac et au port de déchargement mettre le riz dans des sacs. De par le manque de moyens pour emballer le riz en vrac dans des sacs dans le port de déchargement et le coût de l'emballage, la mesure préventive la plus simple pour minimiser les dommages est mise de côté. Le riz transporté en vrac souffre

³⁹ Fatos Xhafa, Srikanta, Patnaik, Madjid Tavana – Advances in intelligent, interactive systems and applications (proceedings of the 3rd International Conference on Intelligent, interactive systems and applications (IISA2018)), Springer 2019 ISSN 2194-5357

pourtant moins de dommages de mouille par condensation lors du transport maritime. Toutefois, pour faciliter le transport et la constatation des dommages survenus aux sacs de riz, deux mesures peuvent être mise en place.

Certains vendeurs de riz emballent les grains de riz dans des sacs de couleurs, ce qui ne permet pas de voir les avaries extérieurement. Cela voudrait dire que tant que les sacs ne sont pas ouverts, il est difficilement possible de voir si le riz emballé dans le sac est en bon ou mauvais état. L'utilisation de sacs transparents doit être privilégié afin de détecter plus facilement les marques de moisissures à l'intérieur.

La mesure qui paraît la plus simple à mettre en œuvre pour protéger les sacs de riz pendant le transport maritime comme pour les opérations de déchargement, serait de charger les sacs de riz dans des sacs plus gros (et au lieu de transporter le riz dans des sacs de 25 à 50 kg, utiliser des sacs contenant 1000 kg). Le pointage des marchandises serait plus simple pour les agents qui comptabilisent les sacs. Les sacs étant plus épais, ils se déchireraient moins, ce qui pourrait minimiser le taux de sinistralité concernant les dommages de vidange. Les sacs qui peuvent contenir plus de quantité de riz permettraient aussi d'utiliser plus facilement la technologie RFID présentée précédemment.

L'ensachage de la marchandise dans de plus gros sacs permettrait aussi de mieux arrimer la marchandise et notamment de créer des passages d'aération plus facilement. En effet, une bonne ventilation du riz minimiserait les risques d'avaries, notamment de dommages de mouille par condensation. (II)

II – La ventilation des sacs de riz pendant le voyage maritime

Lors du voyage en mer, les sacs de riz doivent être ventilés pour éviter ou minimiser les dommages provenant de la formation de condensation dans la cale. Le but de la ventilation est d'évacuer la chaleur, l'air humide qui stagne dans les cales en ventilant avec de l'air frais plus sec. La ventilation est le seul moyen efficace pour minimiser la formation de condensation sur les parois du navire. Il faut aussi que les conditions climatiques soient favorables.

Comme expliqué plus tôt, la condensation se forme lorsque le navire navigue dans des zones avec des climats différents. Le capitaine devra être vigilant quant à la température de la

cargaison, au taux d'humidité du riz. Une méthode proposée pour éviter la condensation dans les cales est le *Three-degree rule* qui requiert de ventiler les marchandises hygroscopiques si la température extérieure est au moins trois degrés en dessous de la température de la marchandise (température prise au chargement).⁴⁰ Une autre méthode consiste pour le capitaine de s'assurer que le point de rosée à l'intérieur de la cale soit toujours inférieur à celui de l'air extérieur. En anglais, cela s'appelle la *dew point rule*. Le point de rosée est la température sous laquelle la rosée se dépose naturellement, cela signifie qu'en dessous de cette température qui dépend de l'humidité et de la pression de l'air ambiant, la vapeur d'eau contenue dans l'air se condense et forme de la buée. Lorsque le navire est en route, le point de rosée doit être vérifié à intervalles réguliers pour déterminer si la marchandise a besoin d'être ventilée. Parfois, et notamment lors du voyage maritime, il est dangereux pour l'équipage d'entrer dans les cales du navire pour vérifier si le point de rosée dans les cales. Si les thermomètres sont mal placés, certaines données pourraient être erronées. En pratique la règle des trois degrés est à privilégier, les membres de l'équipage n'ayant pas besoin d'aller dans les cales. Si les données montrent qu'il faut ventiler, alors le capitaine devra noter dans un *ventilation log* que la marchandise a été ventilé ou les raisons pour lesquelles il n'a pas pu ventiler alors qu'il aurait dû si tel est le cas. De manière générale, la pratique exige de ventiler toutes les six heures si les conditions météorologiques le permettent. Si la mer est agitée ou qu'il pleut pendant le voyage, la ventilation avec de l'air extérieur devrait être interrompue pendant le temps que les conditions météorologiques soient de nouveau favorables.

Il existe trois types de systèmes de ventilation généralement utilisés : la ventilation mécanique (ventilateurs mécaniques), ensuite une ventilation naturelle (sans ventilateurs), et un système de contrôle du taux atmosphérique (on y contrôle la température des cales, et aussi le taux de dioxyde de carbone). Pour le transport maritime du Sud de l'Asie vers l'Afrique de l'Ouest, les navires sont soit équipés de ventilation mécanique soit de ventilation naturelle. Cette dernière n'est pas suffisante pour permettre une conservation optimale du riz sur une longue durée de transport maritime. La température extérieure varie selon le jour et la nuit mais aussi pendant toute la durée du voyage. Même s'il est recommandé pour le transport de riz en sacs, les navires équipés de système de température contrôlée ont un taux de fret plus important.

⁴⁰ David Anderson, Daniel Sheard and North of England P&I Association, A guide to good practice, Cargo ventilation, Chapter 2, page 7

Par conséquent, il est peut-être plus avantageux financièrement de supporter plus de pertes de marchandises que de payer un taux de fret plus important.

Afin de prévenir les dommages dus au manque de ventilation des cales, les armateurs doivent former les membres de l'équipage à comprendre dans quelles situations se forme la condensation dans les cales, pour ensuite leur donner les compétences nécessaires pour décider s'il faut ventiler ou non.

Ces mesures, aux ports de chargement et de déchargement ainsi que pendant le voyage maritime devraient permettre de réduire considérablement les risques et de ce fait les dommages à la marchandise. Toutefois, il arrive lorsque le navire arrive au port de déchargement et que les panneaux de cales sont ouverts de constater des dommages à la marchandise car les mesures ont peut être mal été mise en place, ou seulement en partie ou encore parce que ces mesures ne sont pas infaillibles. Il faudra donc **gérer le risque lors de la constatation des dommages.**
(CHAPITRE 2)

CHAPITRE 2 : LA GESTION DU RISQUE A LA CONSTATATION DES DOMMAGES

Une fois que les mesures ont été mises en place pour prévenir les dommages, des mesures supplémentaires doivent parfois aussi être prises en cas de constatation des dommages à l'arrivée. Lors du déchargement du navire, le réceptionnaire, ou l'expert mandaté par ses assureurs adresse à l'entreprise de manutention ainsi qu'au transporteur une lettre de réserve et de convocation à une expertise amiable.

Les lettres de réserves (et de protestation) permettent deux choses, d'abord de mettre en évidence les raisons des dommages survenus à la marchandise, mais surtout de sécuriser la réclamation contre le transporteur. Elles doivent être souvent émises le plus vite possible pour apporter la preuve du dommage, car le délai pour émettre ces lettres est d'ordre légal. Dans le cadre de l'expertise faite sur les marchandises endommagées, elle est essentielle pour la constatation des dommages. Le rapport d'expertise donne d'abord un résumé de la situation et de la condition de la marchandise dans les ports de déchargement, mais sert aussi à l'indemnisation par les assurances du bénéficiaire de la police d'assurance. Le rapport d'expertise se compose de diverses informations, notamment des chiffres concernant les dommages à la marchandise et des causes de dommages.

Le pointage de la marchandise est effectué soit par d'autres personnes que l'expert soit la société d'expertise propose le pointage dans leurs services. En Afrique de l'Ouest, selon les explications précédemment données, les chiffres comptabilisant les marchandises saines, avariés et manquantes ne sont parfois pas très précis. Il est toutefois très important pour l'indemnisation des assureurs puis pour la réclamation contre le transporteur que les chiffres soient le plus précis possible. La gestion du sinistre pour le gestionnaire est donc semée d'embûches. Le gestionnaire sinistre se devra aussi de bien connaître la couverture de la police d'assurance faculté des marchandises de l'assuré et d'être attentif à ce que les marchandises ne soient pas plus endommagées lors du post-acheminement jusqu'aux magasins.

Il s'agira dans ce chapitre d'étudier d'abord les éléments constituant **la constatation du dommage (Section 1)**, pour ensuite analyser la **gestion du sinistre en cas de constatation des dommages (Section 2)**.

Section 1 : A la constatation des dommages

Lors de la constatation des dommages, deux types de documents sont essentiels pour sécuriser les futures réclamations : **les lettres de réserves (I)** et **les expertises et contre expertises (II)**.

I – Lettres de réserves

Le connaissement donne des informations sur la condition apparente de la marchandise transportée. Pendant les opérations de déchargement du navire, il peut être constaté au fur et à mesure des avaries. Des lettres de réserves peuvent être émises. D'une part, elles peuvent être émises par les intérêts cargaisons (réceptionnaire, experts des assureurs cargaison), et d'autres part du capitaine pour le compte des transporteurs. Afin de sécuriser la réclamation contre le transporteur, il est dans l'intérêt de la partie cargaison d'adresser une lettre de réserve. En effet, les réserves émises par le destinataire à la livraison (ou ayant droit à la marchandise) font présumer la responsabilité du transporteur sur les dommages subis par la marchandise. Le transporteur, par le capitaine du navire, est aussi en capacité d'émettre des réserves pour apporter la preuve contraire. La lettre de réserve est un outil indispensable pour l'armateur, puisque la lettre permet de protester contre certaines opérations, prouvant que l'armateur ou l'équipage n'est pas responsable, et déclare que les destinataires de la marchandise responsable des avaries et manquants. A défaut de réserve, la marchandise est considérée comme intact à la livraison.⁴¹ La lettre de réserve n'est pas un document juridique, mais sert à lister les événements qui ont causé des dommages à la marchandise. Pour se défaire de la responsabilité des dommages à la marchandise in fine, il faudra que les clauses de la charte partie et du connaissement soient en ce sens.

Au déchargement, lorsque les manutentionnaires déchargent les sacs de riz, d'autres avaries et manquants peuvent être constatés, et parfois contradictoirement. La lettre de réserves

⁴¹ Cour d'appel de Paris, *Navire Ilderim*, V Sarl TRANSHIPPING AGENCIES c/ Sté SCAC et autres, 16 janvier 2001

émise par le capitaine du navire est un moyen pour les transporteurs de protester contre les conditions de manutention et de déchargement, et de se défaire d'une possible responsabilité contre les dommages. Il n'en reste pas moins que si la lettre de réserve n'est pas détaillée, précise et motivée, les réserves qui sont trop générales ne seront pas considérées valables ni effectives.⁴² Des règles procédurales doivent être suivies, notamment pour le délai auquel la lettre doit être adressée. Ces règles dépendent selon le pays du port de déchargement, mais le délai reste toujours court.

En pratique, même si à chaque déchargement de navire dans les ports de l'Afrique de l'Ouest les opérations de manutention sont sources de dommages sur la marchandise, les lettres de réserves ne sont pas toujours émises. Les lettres de réserves émises par les intérêts cargaisons ou le capitaine pour l'armateur sont utilisées pour des événements plus exceptionnels. Les réceptionnaires ne sont pas ignorants quant aux conditions de déchargement, surtout lorsque ceux qui effectuent le déchargement sont les préposés des intérêts cargaisons. De plus, le contrat de manutention est lié au contrat d'affrètement du navire qui désigne la partie responsable des opérations de déchargement, la plupart du temps l'affréteur (qui souvent est le réceptionnaire de la marchandise). Les lettres de réserves sont un moyen de constater les dommages et de savoir par les faits qui est imputable à ces dommages. En pratique la remise d'une lettre de garantie, couvrant les réclamations ultérieures pour les intérêts marchandises et sans se prononcer sur la responsabilité de l'armateur, permet efficacement de sécuriser la créance maritime (sera vu en Partie II).⁴³

L'expertise lors du déchargement, diligentée par les intérêts armateurs (P&I club) et par les intérêts cargaisons (assureurs), restent le meilleur moyen de constater les dommages lors du déchargement. Le rapport d'expertise devient un document indispensable pour toute réclamation, prouvant l'existence, la quantité et les causes des dommages aux marchandises.

II - Expertise et expertise contradictoire

L'expert est essentiel quant à la constatation des dommages. Il est celui qui est, à l'arrivée du navire, en contact avec le capitaine du navire et qui réceptionne tous les documents liés au transport maritime. A l'ouverture des panneaux de cales, l'expert procède à une première

⁴² Décision arbitral, Sentence 1131 du 31 juillet 2006, CAMP, DMF, N°683, 1^{er} Juillet 2007

⁴³ Le Lamy Transport, Tome 2 – 607 Lettre de garantie

inspection avant toute autre opération. L'expert, avec une lettre de réserve détaillant les premiers dommages sur la marchandise, invite aussi les autres parties à participer à l'expertise et dresser un procès-verbal avec les premiers commentaires sur l'état des marchandises et des cales. L'expert, notamment dans les ports en Afrique, surveille les opérations de déchargements de navires. A la fin de l'expertise, l'expert peut examiner les pertes et déterminer si elles sont dues au navire ou aux manutentionnaires. Les rapports d'expertise, avec certaines limites, permettent donc d'éclairer sur la situation des marchandises lors du déchargement, et que les pointages contenus dans les rapports d'expertise permettent de connaître la quantité de dommages.⁴⁴

L'expertise est essentielle pour les intérêts cargaisons, car le rapport d'expertise est l'une des preuves des dommages de la marchandise. Dans un premier temps, le rapport est important pour que les assureurs de l'intérêt marchandise comprennent pourquoi les clients réclament une indemnisation de leur préjudice subi, pour quelles raisons ils doivent indemniser leurs clients et si les dommages (et leur cause) sont compris dans la couverture de l'assuré. Le rapport d'expertise sera dans un second temps essentiel pour la réclamation contre le responsable des dommages de la marchandise, qui sera souvent le transporteur. Le responsable des dommages pourrait être aussi la compagnie manutentionnaire, mais selon les termes du contrat passé entre le réceptionnaire de la marchandise et la compagnie d'acconier, le manutentionnaire ne répond pas à la réclamation des dommages subis par la marchandise. De ce fait, il est aussi dans l'intérêt de l'armateur de missionner un expert qui sera présent lors des opérations de déchargement. Le rapport d'expertise de l'expert armateur sera intéressant pour l'armateur afin de comparer le pointage des marchandises (ainsi que les dommages) et les causes des dommages avec le rapport de l'expert cargaison. Cela lui permettra de voir si la réclamation des assureurs de l'intérêt cargaison subrogés est juste par rapport aux éléments qu'il a en sa possession.

L'ampleur des dommages devrait être toutefois assez similaire dans l'ensemble, puisque les experts (et les pointeurs dit *tally men* en anglais) des diverses parties se mettent normalement d'accord sur l'étendue des dommages, et aussi sur la manière dont est calculée l'étendue des dommages. Cette discussion s'appelle l'expertise contradictoire. L'analyse de la cause des dommages reste propre à chaque expert, mais les éléments plus factuels comme le taux de

⁴⁴ Décision arbitrale, Sentence 1175 du 4 mai 2010, CAMP, DMF N°729, 1^{er} Octobre 2011

dépréciation sur les sacs de riz endommagés ainsi que le nombre de sacs détériorés sont décidés conjointement.

En pratique en Afrique de l'Ouest, les chiffres sur la quantité de dommages, notamment sur la quantité de sacs manquants et de sacs déchirés, ne sont souvent pas les mêmes selon les divers experts, pointeurs, manutentionnaires. Ce qu'écrivent les pointeurs ou les manutentionnaires n'est souvent pas réellement contrôlé. Parfois et malgré la demande des intérêts cargaisons (assureurs mais aussi propriétaire de la marchandise et experts), le pointeur n'a pas comptabilisé la marchandise endommagée, il n'y a personne la nuit qui veille sur la marchandise, ou les manutentionnaires qui sont également entrepositaires de la marchandise se prennent une petite marge sur les quantités débarquées, pour éviter d'avoir trop de manquants aux sorties de magasins portuaires. Dans un même temps, certains experts et pointeurs représentants du bord comptabilisent des excédents de sacs de riz. Les manutentionnaires, dans leurs notes, rejettent les dommages pendant les manutentions (et surtout les manquants et sacs déchirés entre sous palan et entrées magasins), protégeant en ce sens leurs arrières vis-à-vis de toute réclamation ultérieure de l'intérêt marchandise. De ce fait, l'expert des intérêts cargaison est aussi dans une position moins confortable. Comment expliquer ensuite les quantités mouillées, déchirées et manquantes si les documents des pointeurs et des manutentionnaires donnent des informations contraires ?

La gestion du sinistre dépend de tous les éléments développés.

Section 2 : Gestion du sinistre en cas de constatation des dommages

Dans le cadre de l'assurance faculté que l'ayant droit à la marchandise a souscrit, si une avarie survient au riz transporté, alors un sinistre est ouvert. Lorsque l'assuré informe son assureur ou le cas échéant son courtier, le gestionnaire de sinistres devra mandater un expert dans le port de déchargement pour que celui-ci attende l'arrivée du navire et suive les opérations de déchargement du sous-palan jusqu'à l'entrée magasin sur le port (que l'entrepôt soit portuaire ou au réceptionnaire).

Pour le riz en sac, le gestionnaire sinistre doit être vigilant sur deux points : le **pointage (I)** et la **connaissance de la police d'assurance pour connaître le début et la fin de la couverture des risques (II)**.

I – Pointage de la marchandise

Depuis quelques années, les assureurs demandent de plus en plus d'avoir deux personnes différentes pour le pointage et pour les inspections de la marchandise. Les pointeurs sont des agents qui effectuent les opérations de pointages du nombre de sacs déchargés. A chaque étape des opérations de déchargement, ils doivent être présent. Les pointeurs à bord pointent le riz à l'ouverture des cales du navire, d'autres sont au sous-palan, pour compter le riz déchargé du navire au quai, puis au chargement sur les camions se trouvent aussi des pointages, ainsi qu'aux entrées et sorties magasins. Les pointeurs sont chargés de comptabiliser les sacs de riz, de pointer notamment les sacs sains mais ceux aussi qui sont soumis à des avaries. Le pointage des marchandises est extrêmement important, puisque c'est grâce à ces chiffres que le montant de l'indemnité du préjudice subi est calculé. L'expert base son expertise sur les chiffres donnés par les pointeurs, et le gestionnaire sinistre les utilise. La précision est indispensable.

Il a été décidé par les assureurs intérêts armateurs et intérêts cargaisons, qu'un pointage journalier serait mis en place, effectué par une compagnie mandatée expressément pour les opérations de pointage, ce qui permettrait d'éviter les contestations entre les chiffres des experts. Lorsque le navire est à quai et prêt à être déchargé, l'expert nommé par le correspondant P&I et l'expert nommé par le courtier mandaté par l'assureur des intérêts cargaisons sont présent pour remettre la mission d'expertise du déchargement au capitaine. Les opérations de déchargement commencent, et les opérations de pointage débutent aussi par le comptage de la marchandise en cale. Les compagnies de pointage sont mandatées par les assureurs intérêts armateurs et intérêts cargaisons. Les chiffres entre les compagnies sont parfois très différents. Les pointeurs mandatés par les intérêts armateurs sembleraient minimiser la quantité d'avaries et de perte de sacs de riz, quant au pointeurs cargaison, il semblerait que les chiffres de pertes et d'avaries pourraient être grossis.

Jean-Claude Impoutou ainsi que différents intervenants locaux et leurs mandats ont créé une procédure pour rendre les opérations de pointage moins chaotiques.⁴⁵ Il est question dans cette procédure d'avoir des feuilles de pointage plus harmonisées, et de ce fait de limiter les

⁴⁵ Jean-François Rebora, « Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint *Sac de Riz, claims & compagnie...* », *Gazette de la Chambre* n°46, Automne 2016

perdes. Comme expliqué par Jean-François Rebor, les divers acteurs ont eu l'idée de faire contresigner les feuilles de chiffres par les deux compagnies de pointage, à la fin de chaque *shift*.⁴⁶ Les signatures rendraient le document plus formel et toute modification ultérieure ne pourrait être faite. Si les experts venaient à modifier des chiffres, ces modifications devraient être notifiées. Cette procédure est un progrès pour les futures réclamations des intérêts cargaisons afin de se baser sur des chiffres similaires. En réalité, même si la procédure est mise en place, à chaque demande de recouvrement des dommages survenus aux sacs de riz, les assureurs des parties opposées se rendent encore compte que les chiffres sont différents. Certaines compagnies de pointage ont décidé de nommer une personne en plus des pointeurs qui est chargé de vérifier les pointages et les chiffres inscrits sur la feuille de comptage, et il reste possible que les quantités toujours importantes de manquants ne soient pas que dus à un mauvais comptage.

En pratique, lorsque les sacs de riz sont déchargés du navire, ils sont formés en élingues pour être déchargés par les grues du navire ou du port, parfois déposés sur des palettes de bois qui sont soulevées par les grues. Pour maintenir les cadences de déchargement, plus de sacs que nécessaires sont mis dans les élingues ou sur les palettes, et abiment les marchandises créant plus de dommages. A Douala au Cameroun, il a été noté que le déchargement des sacs de riz n'était pas fait couche par couche, mais que les manutentionnaires déchargeaient de manière un peu hasardeuse, en commençant par les sacs se trouvant au milieu de la cale, ce qui entraînait des chutes de sacs de riz. De nouveaux dommages additionnels s'ajoutaient aux autres. Lors de l'inspection par les courtiers en assurance des réceptionnaires de la marchandise à Douala, les agents ont aussi remarqué lors du déchargement de sacs de riz du navire que le pointage n'était pas fait en cales, mais directement au sous palan, ce qui ne donne effectivement pas les chiffres de marchandises saines et celles avariées. Le gestionnaire sinistre doit donc être vigilant sur les opérations de pointage, et s'assurer par son expert mandaté que le pointage soit bien effectué. Le pointeur est l'œil du gestionnaire sinistre des assureurs, il est censé alerter pour tout évènement exceptionnel lors du déchargement, et notamment émettre des lettres de protestation, par exemple s'il se met à pleuvoir mais que les panneaux de cales restent ouverts.

⁴⁶ *Shift* se traduit ici en français par le travail par quart

Toutefois, le gestionnaire sinistre ne doit pas être vigilant que lors du déchargement de la marchandise.

II – La fin des risques pour l’assuré et minimisation des avaries et pertes

La gestion du sinistre devient complexe en vue de la situation au déchargement. Normalement, lorsque la couverture des risques s’étend jusqu’aux entrées ou sorties magasins, il est convenu avec les assurés/les bénéficiaires de la police d’assurance que lorsque les sacs de riz sont déchargés du navire, ils sont directement acheminés aux entrepôts afin d’éviter que les sacs de riz soient entreposés près des quais à l’extérieur ou par exemple d’éviter des possibles vols.

Il arrive parfois que les entrepôts soient déjà complets, lorsque le navire est déjà en train de décharger. En attendant que le réceptionnaire de la marchandise trouve un magasin pour entreposer les sacs de riz, le riz est entreposé près des quais à l’extérieur. S’il pleut, une bâche est mise au-dessus des sacs pour éviter que la pluie ne tombe directement sur les sacs. Toutefois, la bâche n’est pas aussi protectrice qu’un magasin, le sol est mouillé. L’aggravation des dommages est quasiment certaine. Pour éviter cela, le gestionnaire sinistre dès qu’il connaît la date du déchargement des marchandises, peut se rapprocher de l’assuré pour garantir que la marchandise pourra être entreposée dans un magasin directement.

Le gestionnaire de sinistre doit aussi bien connaître la couverture d’assurance de l’assuré, notamment la fin de la couverture des risques dans la police d’assurance faculté. Il va suivre les opérations de manutention de la marchandise jusqu’à la fin du risque conclu dans la police d’assurance faculté. En effet, la couverture d’assurances faculté peut s’étendre jusqu’à la sortie de magasins des marchandises. Cette sortie de magasins se fait parfois quelque mois après l’arrivée du navire, le déchargement des sacs de riz et l’entreposage dans les magasins. Le problème avec ce type de couverture est lorsque le réceptionnaire de la marchandise vient chercher la marchandise, des dommages attribués aux risques maritimes sont découverts seulement quatre mois après. En effet, un lot de sacs de riz dont l’emballage était coloré avait été entreposé dans un entrepôt portuaire pendant plusieurs mois à Accra, au Ghana. Des sacs avariés avaient été mélangé aux sacs sains, les sacs étant colorés, ni les experts ni les pointeurs n’avaient pu deviner que certains sacs contenaient du riz avarié, puisque les sacs n’avaient pas été ouverts pour vérifier. Quatre à six mois plus tard, quand l’assuré ayant souscrit à une

assurance faculté couvrant la marchandise jusqu'aux sorties magasins, a décidé de venir chercher sa marchandise, ils se sont rendu compte que les moisissures des sacs de riz avariés s'étaient développés sur le riz sain. Les chiffres du rapport d'expertise au déchargement de la marchandise étaient erronés, et l'assureur avait été dans l'obligation de payer l'aggravation des dommages qui aurait pu être évité.

Quelques soient les dommages survenus aux sacs de riz, il est dans l'intérêts de tous les acteurs de chercher à minimiser les pertes. S'il est possible, les experts doivent prendre sans attendre toute mesure raisonnable en vue de limiter ou de minimiser toute possible aggravation des manquants, dommages à la marchandise.

Le gestionnaire sinistre doit aussi faire son maximum pour que les droits de recours contre le transporteur soient conservés pour les manquants et les dommages de sacs de riz. En effet, le gestionnaire recours dépend de ces droits pour pouvoir le réclamer ensuite aux P&I club, assureurs des membres – propriétaires de navire (subrogés à l'assureur par l'assuré quand il reçoit le paiement d'indemnisation).

Maintenant que les risques opérationnels et les mesures à prendre pour ces risques ont été présentés, il va s'agir d'étudier **la gestion juridique du transport de riz par voie maritime (PARTIE 2)**.

PARTIE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME

Le transport maritime de riz en provenance de l'Asie et à destination de l'Afrique, et plus particulièrement de l'Afrique de l'Ouest est source de questionnements juridiques et très souvent source de différends.

Le terme « juridique » est ici utilisé pour englober les aspects contractuels et assurantiels du transport maritime de riz. Les aspects contractuels du transport maritime peuvent être définis comme les obligations et les droits des acteurs du transport maritime de riz transposés dans des contrats. Ces contrats peuvent être les connaissements, les chartes parties, le contrat de vente de la marchandise, la police d'assurance maritime sur facultés. L'analyse des clauses des divers contrats sera interprétée en faveur des affréteurs et des intérêts cargaisons.

L'étude de cette partie est de présenter les divers risques auxquels sont soumis les acteurs des contrats liés au transport maritime. Ainsi doivent être présentés le vendeur et l'acheteur de la marchandise qui sont liés au contrat de vente, puis l'affréteur et le fréteur liés à la charte partie, et enfin le connaissement qui lie le chargeur et le transporteur de la marchandise avec une troisième partie qui est le réceptionnaire de la marchandise. Les assureurs de toutes ces parties doivent aussi être identifiés : le courtier en assurance maritime, lien entre les assureurs cargaisons et l'assuré ayant-droit à la marchandise, puis aussi le P&I club, association de membres qui assurent les risques des navires.

Les clauses concernant les avaries et pertes et les clauses concernant les opérations de déchargements sont celles qui portent le plus d'enjeux. Ces enjeux sont retranscrits lors de la constatation des dommages et lors du recours à l'amiable présenté au P&I club du navire membre par les assureurs cargaisons subrogés. L'identification du transporteur responsable peut aussi créer des difficultés pour savoir qui est la personne responsable des créances maritimes du créancier, ayant droit à la marchandise. En effet, dans le cas des *single ship companies*, il paraît difficile de sécuriser une créance maritime sur un débiteur qui n'est peut-être pas solvable. Cette difficulté peut être outrepassée par l'émission d'une lettre de garantie par le P&I club qui sécurisera la créance maritime.

Les chartes parties au voyage, le droit applicable ainsi que la compétence de la juridiction sont attribués la plupart du temps au droit anglais, et ce sont soit la *LMAA*⁴⁷ ou les cours anglaises qui sont compétentes pour statuer sur les litiges provenant des chartes parties au voyage. Cette partie se basera sur la jurisprudence anglaise et le Common Law pour illustrer l'étude de la gestion juridique du transport maritime de riz.

Enfin, la couverture d'assurance se basera sur la police française d'assurances maritimes facultés, et permet de couvrir tous les risques logistiques et maritimes. En vue du taux de sinistralité du riz sur les polices d'assurance, les assureurs sont moins enclins à assurer ce type de marchandise. Cette partie présentera les modifications possibles de la couverture d'assurance pour la rendre plus attractive pour les assureurs cargaisons.

Ainsi, l'étude de cette partie se composera d'une **analyse des risques liées aux aspects contractuels du transport maritime de riz (Titre 1)** puis d'une **présentation de la gestion juridique du transport maritime (Titre 2)**.

⁴⁷ *London Maritime Arbitrators Association*

TITRE 1 : LES RISQUES LIES AUX ASPECTS CONTRACTUELS DU TRANSPORT MARITIME DE RIZ

Dans le contexte du transport maritime de riz en sacs, et le transport de marchandises de manière générale, de multiples contrats sont conclus et sont susceptibles d'influencer les responsabilités de chacun en vertu de ces mêmes contrats. La complexité des ventes maritimes réside dans le fait d'assimiler une chaîne de contrats qui sont interdépendants. Cette chaîne de contrats renforce les incompréhensions et in fine les différends. Une vente de la marchandise est effectuée dans un premier temps. Dans un second temps, les contrats de transport et d'affrètement sont conclus.

Le contrat de vente est la convention par laquelle le vendeur vend une certaine quantité de marchandise à un certain prix à un acheteur. Mais le contrat de vente ne régit pas seulement la vente en elle-même, il régit entre autres les modalités de paiement, la loi applicable et la clause attributive de juridiction, et quelles règles de droit international privé s'appliquent.⁴⁸ Le contrat de vente spécifie aussi d'autres modalités, comme la réalisation de l'obligation de la délivrance de la marchandise et du transfert de risque de dommage ou de perte de la marchandise. Les Incoterms sont un moyen indispensable de connaître le lieu et le moment où ce transfert de risque se réalise. Il est de nos jours très rare de ne pas retrouver sur le contrat de vente un incoterm. Plus généralement, le paiement de la marchandise conditionne le moment où le transfert de propriété s'effectue.⁴⁹

Le connaissement a aussi un rôle important puisque l'une des fonctions du connaissement est d'être un reçu de la marchandise. Lorsque le connaissement est endossé en blanc, la personne étant en sa possession est le propriétaire de la marchandise. L'endossement et la remise du connaissement en main propre opère d'une certaine manière le symbole de

⁴⁸ Le Lamy transport, Tome 2, 319 – Incoterms et contrat de vente, Partie 2 Ventes internationales - Division 1 Cadre juridique des ventes internationales - Chapitre 1 Présentation générale des Incoterms - Section 3 Conséquences du choix des Incoterms

⁴⁹ Le Droit Maritime Français, N° 802, 1er mai 2018, Le droit anglais des ventes maritimes Filippo LORENZON & YVONNE BAATZ, « Sassoon on C.I.F and F.O.B Contracts » *Sweet & Maxwell, Sixth Edition, 796 pages* Laurent FEDI Professeur associé CESIT, KEDGE BS

livraison de la marchandise.⁵⁰ L'autre fonction du connaissement est d'être une preuve du contrat de transport maritime, et souvent (surtout pour les transports sur navires conventionnels), les connaissements incorporent une charte partie, ou le cas échéant une note de réservation d'espace d'affrètement (*booking note*). L'armateur, qui est l'émetteur du connaissement, est aussi engagé dans un contrat d'affrètement. La charte partie est le contrat d'affrètement régissant les obligations de deux parties : le fréteur, qui s'engage à mettre à disposition son navire à l'affréteur contre un loyer déterminé par les parties et l'affréteur qui exploite commercialement le navire.

Les clauses de ces divers contrats doivent être scrupuleusement choisies sous peine de générer des difficultés lors de l'exécution des contrats, ou de se retrouver avec une partie plus favorisée que l'autre. Cette diversité d'acteurs maritimes génère aussi un nombre important de questions notamment dans l'identification du transporteur maritime, et de ce fait qui est le débiteur de la créance maritime due aux risques opérationnels présentés plus tôt.

Il va d'abord s'agir d'identifier les **enjeux relatifs aux clauses de contrat de transport maritime (CHAPITRE I)**. Ensuite, il faudra établir **l'identité du transporteur réel responsable des dommages (CHAPITRE II)**.

⁵⁰ Queen Bench Division - Sanders v Maclean, 1883, 11 Q.B.D. 327-341, CA.

CHAPITRE 1 : LES ENJEUX RELATIFS AUX CLAUSES DE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

Il s'agit d'étudier les enjeux relatifs aux clauses de contrat de transport maritime. Il sera admis dans cette étude que les termes de la charte partie se réfèrent le plus souvent à une charte partie au voyage. La référence à d'autres types de charte partie, notamment à temps et à coque nue sera explicitement inscrite.

Toutefois, les termes entre les contrats de vente et d'affrètements doivent concorder afin de ne pas créer de différends. Le Professeur Philippe Delebecque considère que le contrat de transport est d'abord un contrat à deux parties, et devient à trois parties lorsque le destinataire reçoit et accepte la marchandise. Les contrats de vente s'accompagnent très souvent de ventes maritimes, et la vente est soit au départ soit à l'arrivée. Si la vente est au départ, le transfert de risque vers l'acheteur se fait dès le départ et c'est à l'acheteur d'organiser le transport. Si la vente est à l'arrivée, le vendeur est celui qui organise le transport et qui a la charge des risques.

Le contrat d'affrètement crée une situation de relation avec les tiers. En effet, le contrat est conclu entre le fréteur et l'affrèteur, pour transporter des marchandises qui sont soumises à une vente. Le contrat d'affrètement se retrouve avec des tiers chargeurs, tiers porteurs du connaissement et tiers destinataires de la marchandise. Les contrats de vente, d'affrètement et le connaissement doivent être distingués. Ces contrats bien que liés par le voyage maritime d'une marchandise, restent autonomes et indépendants les uns des autres. Ils ne constituent pas en ce sens un bloc contractuel.

Au port de déchargement, en termes d'opérations ce sont les manutentionnaires qui déchargent la marchandise. Ces opérations sont régies par un contrat de manutention. La manutention n'est pas considéré comme du transport maritime, mais en matière maritime elle s'intègre dans l'opération de transport, et le manutentionnaire est soumis à un régime juridique très proche du transporteur. Il est prévu, sauf si par convention, que les obligations des opérations de chargement et de déchargement pèsent normalement sur le transporteur sauf si par convention il est exonéré, notamment avec la clause *f.i.o.s.t* dans les chartes parties.⁵¹

⁵¹ Clause *f.i.o.s.t* : *free in free out stowed or trimmed*

Il s'agira d'étudier **les généralités sur les contrats liés au transport maritime (Section 1)** pour ensuite **analyser la clause *f.i.o.s.t* dans les chartes parties relatives au chargement et déchargement de la marchandise (Section 2)**.

Section 1 : Généralités sur les contrats liés aux transport maritime

Dans le cadre du transport maritime de riz en navire conventionnel, il y a un contrat de vente puis pour organiser le transport d'Asie du Sud Est vers l'Afrique de l'Ouest, un contrat d'affrètement sera conclu. Il est d'abord nécessaire de comprendre le lien entre le contrat de vente et la charte partie. Bien qu'indépendants, leurs **termes doivent être concordés (I)**. Les termes utilisés dans les chartes parties peuvent aussi influencer les obligations qui pèsent sur les affréteurs et sur les fréteurs, notamment pour les clauses sur les pertes et avaries, l'incorporation d'une clause Paramount. Certaines **clauses de charte partie peuvent donc poser certaines difficultés (II)**.

I – La concordance des termes la charte partie et du contrat de vente

Comme présentées plus tôt, les ventes internationales de marchandises et leur transport par voie maritime génèrent certaines difficultés, puisque les contrats régissant la vente et le transport maritime sont indépendants de chacun, mais leurs termes doivent coïncider. Ce qui rend les choses parfois plus compliquées est que l'acheteur de la cargaison peut être affréteur du navire, tout comme le vendeur peut devenir aussi l'affréteur du navire. De ce fait, il est recommandé d'apporter une attention particulière au choix des termes de la charte partie et aux stipulations du contrat de vente. Les mêmes termes doivent coïncider, afin d'éviter la possibilité pour l'acheteur de suspendre ou d'annuler ledit contrat, ou de modifier une clause, alors qu'en tant qu'affréteur, il n'est pas possible de modifier une clause de charte partie ou d'annuler le cas échéant.

Dans le cas de l'acheteur affréteur, lorsqu'il conclut le contrat de vente, la vente de la cargaison sera faite en F.O.B.⁵², ce qui signifie qu'il devra trouver un navire qu'il peut affréter mais aussi une assurance du voyage et de sa marchandise. En même temps qu'il conclut le contrat de vente, l'acheteur devra aussi négocier avec l'armateur sur divers points comme les jours de planches et les surestaries. Ces points, retranscrits dans des clauses dans la charte partie,

⁵² Incoterms *free on board* F.O.B.

se retrouvent de manière similaire dans le contrat de vente. Il faudra donc coordonner les clauses du contrat de transport avec les termes du contrat de vente, ce qui est parfois plus compliqué que l'on ne pense etc...

Dans le contrat de vente C.F.R.⁵³, si le fréteur demande l'indemnisation des frais de surestaries, les frais pèseront sur l'affréteur qui est aussi vendeur. L'affréteur est donc tenu par les obligations temporelles de la charte partie. Il a donc besoin de récupérer les frais de surestaries auprès de son acheteur, d'où l'importance d'avoir les mêmes termes dans la charte partie et le contrat de vente.

En droit français, lorsque l'acheteur de la marchandise a acheté avec l'incoterm C.F.R., il est tenu de payer des surestaries, puisque est reporté sur l'affréteur les surestaries. Au contraire en *Common Law*, l'acheteur C.F.R./C.I.F. n'est pas tenu de décharger la cargaison selon une cadence donnée.⁵⁴ De plus, si le contrat de vente fait renvoi aux références *demurrage as per charter party*, cela n'oblige en rien l'acheteur d'indemniser l'affréteur des frais concourant aux surestaries. Il faut dire que la négociation de la clause de surestarie dans les contrats de vente n'est pas la priorité et de ce fait n'est pas souvent négociée. Le temps comptabilisé commence lorsque la N.O.R. (*notice of readiness*) est émise. Il faut que les parties décident quand commence le début du décompte des jours. Et si l'acheteur de la marchandise accepte expressément dans le contrat de vente d'être responsable de la cadence de chargement et de déchargement de la marchandise sur le navire, il n'a pas de certitude quant à la capacité de déchargement de la compagnie qui se chargera des opérations de manutention. Dans le transport de riz en sacs, il arrive parfois que la cadence du déchargement des sacs soit moins importante, à cause notamment des conditions météorologique (s'il pleut, les cales doivent être fermées et le déchargement suspendu comme expliqué précédemment). Mais alors, si dans le contrat de vente, les parties ont inclus la pluie comme cas qui permet d'arrêter le temps pour les staries, mais que la charte partie n'a pas inclus la pluie comme cas excepté, le fréteur demandera une indemnisation à l'affréteur pour les surestaries, et si l'affréteur est aussi vendeur C.I.F. de la marchandise dans le contrat de vente, alors il devra payer les frais. La clause de surestaries dans le contrat de vente peut aussi ne pas inclure les jours fériés et dimanche, alors que dans la clause de charte partie, il sera inclus ces mêmes jours. Ici il n'y a qu'une seule transaction (on parle du contrat de vente), la concordance entre les termes de la charte partie et les *shipping terms* du contrat de vente est plus facilement réalisable.

⁵³ Incoterms *Cost and Freight* C.F.R

⁵⁴ Court of Appeal - *Congimex v Tradac* (1983) 1 LLR 250

Dans un autre scénario, il pourrait y plusieurs transactions de vente. Le premier acheteur F.O.B est en même temps affréteur, il revend la marchandise en C.F.R./C.I.F., il faut absolument que les *shipping terms* dans son contrat de vente concordent avec les termes de la charte partie.

Le lien économique entre la charte partie et le contrat de vente est fort, mais il n'en reste pas moins que les deux conventions sont autonomes et indépendantes l'une de l'autre. Les parties au contrat de vente doivent rester vigilantes à ne pas trop incorporer des clauses de temps de charte partie dans le contrat de vente, sinon les parties seront contraintes à des clauses de contrat alors même qu'elles ne sont pas parties à la charte partie. Une nuance peut être apportée en rappelant que malgré l'incorporation des termes de charte partie dans le contrat de vente, l'effectivité reste relative : les clauses de temps, de surestaries et même de *safe berth*⁵⁵ dans le contrat de vente restent autonomes par rapport à la charte partie.

Lorsque le contrat d'affrètement est conclu, le fréteur choisit une charte partie où les termes lui sont favorables. Il peut souvent être remarqué qu'un léger déséquilibre se forme entre les obligations du fréteur et de l'affréteur. Dans le cadre du transport maritime de riz, certaines clauses de charte partie sont défavorable pour la gestion du risque maritime, notamment la clause de ventilation.

II – Clauses de charte partie pouvant poser des difficultés

Lorsque le contrat d'affrètement est conclu, les parties utilisent souvent des chartes parties standardisées, en ajoutant ou non des *riders clauses*, qui sont des clauses ajoutées aux clauses standardisées et qui priment sur ces dernières s'il y a un conflit entre les termes. Ces *riders clauses* permettent aux parties d'insérer certains termes et rendent la charte partie standard plus souple. Même si les chartes parties standardisées peuvent être assouplies, il peut sembler qu'un déséquilibre se ressente entre les obligations des parties.

⁵⁵ L'utilisation du terme *safe port* ou *safe berth* doit se coordonner. Le concept de *safe port* signifie que le navire puisse entrer dans le port, y charger et décharger la marchandise en toute sécurité, et à la fin sortir du port. En droit anglais, l'obligation de garantie de port sûr doit être expresse dans le contrat pour que l'affréteur soit obligé de nommer un tel port. Le port ou le poste peut être déclaré non sûr si la navigation vers le port et l'arrimage est dangereux. Diverses raisons peuvent toutefois déterminer la raison de l'insécurité d'un port, cela peut être les conditions météorologiques, le fait d'entrer dans le port etc.

Il est possible de trouver dans les chartes parties une clause (clause 2 de la Gencon 1994 appelée *Owner's Responsibility clause*) sur les pertes et avaries survenues à la marchandise dans laquelle il est inscrit que le fréteur n'est responsable des pertes et avaries survenus à la marchandise qu'en cas de défaut de diligence raisonnable. La responsabilité du fréteur est de ce fait limitée. Le fréteur a l'obligation de maintenir pendant le voyage le navire en état de navigabilité, armé, équipé pour permettre les opérations inscrites dans la charte partie. C'est sur l'armateur que pèse la charge de la preuve de l'exercice de sa *due diligence*.⁵⁶ Quand bien même la responsabilité de l'armateur pour défaut de diligence peut être instruite, l'armateur pourrait jouir - s'il arrive à justifier - d'un cas excepté.⁵⁷ Mais alors, la question d'un conflit se pose entre le standard de diligence stipulé de la Charte partie et la clause Paramount incorporée qui renvoie aux règles applicables en vertu de la Convention de Bruxelles. La clause Paramount incorpore l'obligation absolue de l'armateur de rendre son navire en état de navigabilité dans la Convention de Bruxelles de 1924 et son protocole de 1968.

En droit anglais, la cour a statué sur cette dualité de clause et laquelle prime, et puisque la clause Paramount (renvoyant aux règles applicables de la Convention de Bruxelles) doit être interprétée selon les termes de la Charte partie, le standard de *due diligence* s'applique.⁵⁸ L'effet de l'incorporation d'une clause Paramount dans une charte partie a été déterminé par les juges anglais dans l'arrêt *The Saxon Star*.⁵⁹ La charte partie au voyage stipulait dans une clause que le navire devait être en état de navigabilité pendant le voyage maritime et que les armateurs avaient un devoir de diligence. Le devoir de diligence peut doublement protéger l'armateur, surtout s'il arrive à appliquer les cas exceptés des règles de la Haye ou La Haye Visby. Il faut tout de même nuancer la limitation de responsabilité dont l'armateur jouit, puisqu'en vue des règles et en vue des technologies (qui permettent de démontrer que les cas exceptés ne s'appliquent pas, et notamment qu'un incendie ou les conditions météorologiques peuvent être évitées), l'armateur est peut-être protégé selon les clauses mais en pratique il lui est plus difficile de s'exonérer de toute responsabilité.

La charte partie standard la plupart du temps utilisée pour le transport de riz en sac entre l'Asie du Sud-Est et l'Afrique de l'Ouest est la « Gencon 1994 » (charte partie au voyage).

⁵⁶ Diligence raisonnable

⁵⁷ Rodière, *Traité général*, T.I Affrètements et transp. n° 315 ; E. du Pontavice et P. Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Delmas 1990, W 23 et W 24 ; M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pédone éd., n° 498

⁵⁸ *Eridania SpA v Rudolf A Oetker (The Fjord Wind)* [2000] 2 Lloyd's Rep 191

⁵⁹ *Adamastos Shipping Co Ltd v Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd (The Saxon Star)* [1959] AC 133

Comme présentés précédemment, les tunnels d'aération et l'aération des cales sont indispensables pour prévenir les risques de condensation et de mouilles pour le transport maritime de riz en sacs. Certaines mesures préventives peuvent être mises en place pour minimiser les risques opérationnels, mais si les risques se réalisent et les avaries de mouilles apparaissent, des enjeux contractuels se forment. Les chartes parties stipulent souvent *Owners/Master to endeavor proper ventilation of cargo is carried out at all times in order to prevent cargo sweating / damages. Master must maintain a ventilation log on board.* En l'espèce, même si ce n'est pas expressément stipulé, l'armateur peut être tenu comme responsable des avaries de mouille sur les sacs de riz. Dans un cas de grains, la jurisprudence anglaise a statué dans l'arrêt *Santa Isabella*⁶⁰ que les armateurs sont sous l'obligation de bien ventiler la marchandise avec un système d'aération suffisant, et s'il est prouvé que le propriétaire du navire n'a pas fait le nécessaire pour ventiler, alors il sera tenu responsable des dommages de mouilles. Pour pouvoir le prouver, il faut toutefois que le transporteur transfère les rapports de ventilation, et parfois il est difficile de les obtenir. Il reste très logique que cette clause soit en faveur des affréteurs et intérêts cargaisons, mais la question de la preuve ne devrait pas être si marquée. En droit français, la Cour d'Appel d'Aix en Provence statue que l'obligation de charte partie disposant que le capitaine doit mettre en œuvre des moyens nécessaires pour veiller à la ventilation de marchandise est une obligation générale. Cela signifie que l'obligation ne donne aucune instruction quant à la manière de procéder à la ventilation. L'armateur n'est donc pas responsable ; et ce raisonnement conduit la Cour d'Appel à tenir le chargeur responsable par le simple fait qu'il n'avait pas donné les instructions nécessaires pour le transport de la marchandise.⁶¹

Section 2 : La clause *f.i.o.s.t* dans les chartes parties relatives au chargement et déchargement de la marchandise

Dans les contrats de transports, notamment dans la charte partie, les clauses qui portent sur les opérations de chargement et de déchargement sont sources de contentieux.

⁶⁰ The Santa Isabella [2019] EWHC 3152 (Comm)

⁶¹ Cour d'appel d'Aix en Provence (2^e Ch) ; Navire Mol Renaissance, 24 Sep 2015, No 11-13154 SA PELLENC et a. c/ Sté ANAVIL COMPANY LT, DMF N°779, 14 avril 2016

Tout d'abord, la mention *quantity, quality and weight...to be unknown* dans les connaissements pose une première difficulté. Un chargeur est normalement dans son droit de demander qu'un connaissement soit émis lorsque la marchandise est chargée sur le navire. Lorsque le connaissement est émis, les informations concernant le poids et la quantité de la marchandise doivent être inscrites sur le connaissement selon l'article 3 des règles de La Haye Visby ainsi que les règles de Hambourg. Toujours selon les protocoles modifiant la convention de Bruxelles de 1924, le transporteur maritime est responsable des informations inscrites sur le connaissement. Les éléments caractérisant la quantité, la qualité de la marchandise sur le connaissement sont une preuve de ce que devrait recevoir le porteur du connaissement, qui pourrait être le réceptionnaire de la marchandise en ce sens. En droit anglais, l'utilisation des termes *weight, quantity, quality...to be unknown* incorporés dans le connaissement protège le transporteur maritime. Lorsque ces termes sont inclus dans le connaissement, cela signifie que les informations sur la marchandise ne peuvent compter comme évidence de la réalité.⁶² Ce qui est inscrit sur le connaissement n'a aucune valeur juridique.⁶³ Cette difficulté peut être facilement dépassée avec l'obtention de certificats de poids, quantité, qualité au chargement et au déchargement pour prouver ce qui a été chargé.

Les enjeux pesant sur les clauses de chargement et de déchargement dans les chartes parties sont importants. En effet, selon le choix de la clause, la responsabilité des avaries et des manquants survenus à la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement pèse soit totalement sur l'affréteur, soit sur l'armateur. Sachant que pour les voyages maritimes de sacs de riz de l'Asie du Sud Est vers l'Afrique de l'Ouest, les dommages lors du déchargement des sacs de riz sont quasi-systématiques. Au port de déchargement, les opérations de déchargement sont usuellement de la responsabilité de l'affréteur selon la charte partie. Alors qu'il était concevable que les opérations de chargement et de déchargement soient un effort conjoint entre armateur et chargeur/affréteur/réceptionnaire de la marchandise⁶⁴, la division de la responsabilité de la marchandise est maintenant très clairement établie dans les chartes parties, notamment dans la clause cinq de la charte partie standard Gencon 1994. La clause cinq de la charte partie Gencon 1994 propose plusieurs options en termes de qui porte la charge de

⁶² The Matak (1998) 2 Lloyd's Rep 614

⁶³ Skuld website, Weight measure...quantity...unknown, By Per Zerman, Assistant Vice President, Skuld Copenhagen Published 26 Octobre 2010

⁶⁴ Harris V. Best (1892) 68 L.T. 76,77 « Loading is a joint act of the shipper or charterer and of the shipowner. What is the obligation on each of them in that matter? Each is to do his own part of the work, and to do whatever is reasonable to enable the other to do his part. »

la responsabilité pour les opérations de manutention.⁶⁵ Soit l'armateur est responsable des opérations de manutention, et cela se transcrita par *gross terms: the cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle*. Le transporteur n'est responsable de la marchandise qu'à partir du moment où la marchandise se trouve le long du navire, au sous palan. Soit l'affréteur est responsable des opérations de manutentions, et alors la clause cinq sera déterminée par l'acronyme *f.i.o.s. ou f.i.o.s.t.*, qui signifie *free in and out and free stowed/trimmed*. L'affréteur sous la Charte partie sera responsable de toutes les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement de la marchandise. L'arrimage inclut tous les aspects de protection de la marchandise dans la cale et de plan des cales pour que le navire et la marchandise soient prêts pour le voyage maritime.

Les termes utilisés tant au chargement *at the expenses and risk of Shippers/charterers* qu'au déchargement *at the expenses and risk of Receivers/Charterers* dans la clause 5 de la Charte partie Synacomex 90 ou Gencon 1994 sont plutôt clairs sur le transfert de responsabilité pour les opérations de chargement et le déchargement. Le *Common Law* et la jurisprudence anglaise vont en ce sens, même si les règles de la Haye sont incorporées dans la Charte Partie par une clause Paramount, la clause 5 dispose que les opérations de chargement et déchargement (ainsi que le plan des cales) se font aux risques et aux dépenses de l'affréteur/chargeur/intérêts marchandises, et alors la charge de la responsabilité des marchandises sera renversée.⁶⁶ En *Common Law* et comme retranscrit selon l'article 3 règle 2 de la Convention de Bruxelles de 1924, le transporteur est présumé responsable des opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement. Toutefois cette responsabilité peut être transférée aux intérêts cargaisons, comme il a été indiqué dans l'arrêt *Jordan II*.⁶⁷ Si le transporteur et les intérêts cargaisons se mettent d'accord expressément que la responsabilité est transférée, alors le transporteur ne pourra être tenu responsable des opérations de manutention.⁶⁸ Une condition a été ajoutée au fait d'avoir une stipulation expresse, il faut aussi

⁶⁵ Voyage charters loading and discharging 4^e edition 2014 'loading and discharging' chapter 4 , julian cooke john f kimball, timothy young

⁶⁶ Société de Distribution de Toutes Merchandises en Cote D'Ivoire (t/a SDTM-CI) v Continental Lines NV The Sea Mirror, Queen's Bench division (com. Court), 18 June 2015, [2015] EWHC 1747 (Comm)

⁶⁷ *Jindal Iron and Steel Co Ltd v Islamic Shipping Co Jordan Inc (The Jordan II)* [2004] UKHL 49 (CMI627).

⁶⁸ *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 QB 402; *Renton v Palmyra Trading Corporation* [1957] AC 149

que le transfert de la charge de la responsabilité soit écrite de manière claire (selon l'arrêt *Jordan II*).

Il pourrait être ajouté qu'en vertu de l'article 4 règle 2 (q) de la Convention de Bruxelles de 1924, le transporteur n'est pas responsable des dommages ou pertes si il n'est pas celui qui les a causés.⁶⁹ Cela signifierait que l'exception à l'article 4 règle 2 (q) renverse l'article 3 règle 8.⁷⁰ Les dispositions de la clause 5 ne stipulent pas explicitement d'obligations à l'affréteur ou intérêts cargaisons de porter la charge de la responsabilité de la marchandise lors des opérations de chargement et de déchargement, toutefois dans le contexte de la clause, les termes utilisés *risks and expenses* dans une charte au voyage signifient bel et bien que les affréteurs et intérêts cargaisons sont responsables des dommages de la marchandise relevant des opérations de manutention. Fortement utilisée dans les chartes parties, à temps ou au voyage, cette clause est extrêmement défavorable aux intérêts cargaisons et aux affréteurs. Comme énoncé précédemment, lors des opérations de manutention aux ports de chargement et déchargement, les sacs de riz sont soumis à des risques de dommages de sacs déchirés et de manquants, et ses risques se réalisent quasiment à chaque fois. Le transfert de responsabilité du transporteur vers les affréteurs/intérêts cargaisons devient donc un poids à prendre en compte pour chaque voyage maritime.

L'application de cette clause dans un connaissement de charte partie doit aussi être présentée. Si le connaissement incorpore les termes de la charte partie, la clause *f.i.o.s.t* n'entraîne pas les mêmes effets entre le porteur du connaissement et le transporteur sous le connaissement de charte partie qu'entre l'affréteur et le fréteur sous la charte partie. Si une clause dans le connaissement impose expressément au transporteur qu'il a sous sa responsabilité les opérations de chargement, arrimage et déchargement de la cargaison, la clause *f.i.o.s.t* qui énonce que c'est sur l'affréteur que pèse cette responsabilité, sera considérée nulle dans la charte partie. Dans le cas contraire où le connaissement ne précise pas que l'armateur est

⁶⁹ Règles de La Haye, Convention de Bruxelles 1924 – Article IV, paragraphe 2 alinéa q « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant (...) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage. »

⁷⁰« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. »

responsable, la jurisprudence anglaise doit déterminer si l'affrèteur dans la clause *f.i.o.s.t* peut être considéré comme le porteur du connaissement.⁷¹ Si tel est le cas, le porteur du connaissement sera considéré comme responsable des opérations de manutention, et déchargera l'armateur de toute responsabilité concernant ces opérations.⁷² Si les affrèteurs ne peuvent être considérés comme porteurs du connaissement, alors la clause *f.i.o.s.t* ne sera pas applicable au connaissement. Le *Common Law* s'appliquera selon la jurisprudence *Harris v. Best* où l'armateur n'est plus responsable après le sous palan. De ce fait, la clause *f.i.o.s.t* n'est plus incorporée dans le connaissement de charte partie, et l'affrèteur devient une tierce partie du connaissement entre l'armateur et le porteur du connaissement, et sera seule responsable des opérations de manutention.

Les termes *under captain's supervision* retrouvés dans les clauses additionnelles couplées avec une clause *f.i.o.s.t* ne signifient pas que le capitaine a une obligation de superviser la marchandise, comme indiqué dans la jurisprudence anglaise *Court Line v. Canadian Transport*.⁷³ Toutefois si la responsabilité du capitaine devait être retenue, cela ne changerait pas le fait que l'affrèteur ou le chargeur reste responsable des dommages survenus à la marchandise durant les opérations de manutention. De plus, dans le cadre de l'arrimage des cales, l'armateur devient responsable seulement lorsque le capitaine est celui qui dirige les opérations de déchargement, arrimage et chargement et que les dommages survenus sont attribuables directement à l'intervention du capitaine. Aussi, il faudrait que le capitaine soit le seul à donner les ordres pour les opérations de manutention.⁷⁴ Quant à l'ouverture des panneaux de cales, la clause *f.i.o.s* n'est pas applicable, l'armateur reste responsable de l'ouverture et la fermeture des panneaux de cales. Reste à savoir si l'on considère cette étape comme par des opérations de chargement et de déchargement. La première et dernière ouverture des panneaux n'est pas comptée dans les opérations de chargement et déchargement, toutefois il est considéré par la jurisprudence anglaise que les ouvertures et fermetures des cales durant les opérations de chargement et de déchargement seront au coût de l'affrèteur.⁷⁵

Un navire transportant 24 000 MT de riz en sacs, en provenance de Bangkok, Thaïlande, avait déchargé à Douala, Cameroun. A l'arrivée, des avaries (sacs déchirés et sacs vides) et des

⁷¹ *Miramar v. Holborn Oil*, (1984) A.C 676

⁷² *Jindal Iron & Steel Co. Ltd v Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II)* (2003) 2 Lloyd's Rep. 87

⁷³ *Court Line v. Canadian transport* (1940) A.C. 934

⁷⁴ *Court Line v. Canadian transport* (1940) A.C. 934

⁷⁵ *Embricos v. Tradax* (1967) 1 Lloyd's Rep. 464

manquants ont été comptabilisés. La marchandise étant assurée, l'assureur a indemnisé le client (qui était acheteur mais aussi affréteur) des pertes qu'il a subies. L'assureur s'est ensuite retourné contre le P&I club du transporteur, demandant à son tour un recouvrement des pertes. Dans la charte partie au voyage, la clause vingt-cinq de la Gencon 1994 stipulait que les opérations de chargement et de déchargement étaient sous la supervision et responsabilité du capitaine du navire. Les affréteurs ont l'obligation de nommer des manutentionnaires qui sont compétents. Ces termes sont assez favorables pour les intérêts cargaisons, mais surtout pour l'affréteur lorsqu'il est aussi vendeur ou acheteur de la marchandise. Ici, le P&I club a de suite répondu que, toujours selon cette clause vingt-cinq de la charte partie, les affréteurs devaient nommer une compagnie de manutention compétente. Au départ, Le P&I club considérait que les manutentionnaires étaient incompetents aux vues des lettres de protestation. Toutefois, la compagnie de manutentionnaire a été considéré comme négligente pour éviter de commencer un arbitrage, et le dossier a été finalisé à l'amiable. En effet, les manutentionnaires peuvent être parfois négligents, tout en étant compétents. La négligence est ponctuelle, alors que l'incompétence est irrémédiable. Lorsque les navires déchargent en Afrique de l'Ouest, il est souvent induit que les manutentionnaires manquent d'attention pour la marchandise déchargée, mais le risque opérationnel que les sacs se déchirent dus aux élingues ou que les sacs soient manutentionnés de manière rude s'explique aussi par la cadence demandée, et ce risque reste quasi-systématique. Les clauses de scellés, qui stipulent que si les cales sont scellées, les dommages de manquants de sacs ne sont pas de la responsabilité du transporteur, peuvent ajouter un obstacle lors de la réclamation contre le transporteur.

Si le risque est quasi-systématique et se répercute quasiment à chaque fois sur les réclamations, et que les mesures préventives proposées ne sont pas mises en place, ne serait-il pas intéressant de modifier les polices d'assurances ? Cette question sera développée dans le Titre 2 Partie II.

L'allocation des responsabilités entre l'armateur et l'affréteur selon les clauses de charte partie, même sans créer de difficultés particulières, engendrent donc des enjeux qui pèsent sur l'une ou l'autre partie. Toutefois, ce qui peut créer des difficultés particulières et avant même de savoir qui est responsable selon les termes de la charte partie et de savoir qui **est le transporteur réel, responsable des dommages (Chapitre II)**.

CHAPITRE 2 : L'IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR RESPONSABLE DES DOMMAGES

La question de la détermination du transporteur réel maritime est une problématique qui existe depuis le début du droit maritime. Alors que dans les transports de lignes régulières effectués par les compagnies maritimes, le nom du transporteur est inscrit directement sur le connaissement, dans le transport conventionnel lors desquels les connaissements renvoient à des chartes parties, le nom du transporteur n'est pas tout le temps inscrit sur le connaissement. La détermination du transporteur réel n'est pas non plus une difficulté lorsque l'ayant droit à la marchandise est seulement réceptionnaire sous le connaissement.

Généralement, l'identification du transporteur est rendue difficile si l'armateur est en fait une *single ship company* ou si comme expliqué précédemment la chaîne d'affrètement n'est pas connue. Lorsque l'ayant droit à la marchandise est seulement réceptionnaire de la marchandise sur le connaissement de charte partie, cela ne lui pose pas de difficulté quant à l'identification du transporteur pour demander un recouvrement des pertes et avaries de la marchandise. Toutefois, si le réceptionnaire sous le connaissement de charte partie au voyage est affréteur, ou si le vendeur sous le contrat de vente est affréteur sous la charte partie au voyage, l'identification du transporteur réel devient plus compliquée. Le dernier cas est souvent celui retrouvé dans le transport de riz en sac entre l'Asie du Sud Est et Afrique de l'Ouest.

Il s'agira de faire d'abord **une analyse générale sur l'identification du transporteur (Section 1)** pour ensuite présenter **la problématique d'identification du transport au transport maritime de riz (Section 2)**.

Section 1 : Analyse générale de l'identification du transporteur

En *Common Law*, le transporteur réel est celui qui a effectué le transport de la marchandise. Il se distingue de ce fait du transporteur contractuel, qui est celui qui conclut le contrat de transport maritime. En tout état de cause, l'armateur est soit l'affréteur à temps, soit l'armateur de tête, soit le transporteur de la marchandise. Chaque rôle renvoie à des régimes

juridiques différents.⁷⁶ Poursuivre le transporteur maritime réel dont l'identité reste inconnue ou changeante rendent les recours de l'ayant droit à la marchandise parfois difficiles.

Le transporteur réel peut être difficilement identifié dans le cadre **d'une *single ship company* (I)** mais aussi dans **la chaîne d'affrètements (II)**.

I – *Single ship company*

L'armateur est rarement une personne physique, et il est la plupart du temps une personne morale. Il n'existe pas de restriction quant à la forme de l'entreprise d'armement. L'armateur peut prendre légalement la qualité de personne morale, la pratique maritime a très souvent recours à la société d'un seul navire. Les montages de société basés sur le principe de *one ship-company* permettent aux armateurs propriétaires de navires de se protéger des risques de leurs activités en créant pour chaque navire une société.⁷⁷ Cette méthode permet de limiter les risques financiers à hauteur de la valeur du navire, et si le navire n'est plus en état de naviguer pour quelque raison, les créanciers ne trouveront que le navire pour être indemnisé de leur créance maritime.⁷⁸ Les *single ship companies* servent de bouclier juridique entre le patrimoine du propriétaire des navires et chacun de ses navires.⁷⁹ Qui est donc le réel transporteur maritime ? Serait-ce l'armateur propriétaire de plusieurs navires ou seulement la *single ship company* ? La solution la plus logique serait d'utiliser le moyen appelé en anglais *pierce the corporate veil*, qui signifie que l'on percerait la personnalité morale de la *single ship company* pour atteindre le propriétaire réel du navire.⁸⁰

La jurisprudence française détermine la fictivité de la société propriétaire du navire selon trois éléments : lorsque la société n'a pas de réalité physique (pas de bureau, pas d'adresse), la société n'est pas autonome ni indépendante dans le contrôle des actions de la

⁷⁶ Cour de Cassation, chambre commerciale, 26 octobre 1999, Navire Fatima, Observation de I. Corbier, DMF 2000, n°601, p.111.

⁷⁷ Philippe Delebecque, Les « *Single ship companies* », <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/SingleShipCompany.pdf>

⁷⁸ M. Rémond-Gouilloud : *Droit maritime*, Pedone 1988, n° 234, p. 127.

⁷⁹ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd. 2016, p.223-224, n°244

⁸⁰ Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime (Communication présentée par l'auteur au cours d'une conférence organisée par l'Association Française du Droit Maritime sur : « *L'identification du transporteur maritime* », AFDM, Assemblée du 17 février 2005 à Paris), DMF N° 668, 1er mars 2006

société, et enfin si la société n'est pas indépendante financièrement.⁸¹ La preuve de la fictivité d'une société reste toutefois extrêmement difficile à prouver, et le principe de création de *single ship companies* n'est pas frauduleux en soi-même.⁸² La jurisprudence anglaise a la même position.

Dans le cadre d'un transport de marchandise sur des navires dont les propriétaires sont des *single ship companies*, pour pallier aux difficultés de solvabilité de la *single ship company*, la lettre de garantie permet de sécuriser la créance maritime. Dans le cadre du transport maritime de riz en sacs, il arrive souvent que les dommages soient importants, notamment les dommages par mouilles. Alors même que le navire n'a pas fini de décharger, les pointeurs et experts comptabilisent un nombre important de dommages, et selon leurs prévisions, il risquerait d'avoir sur le total de la quantité de marchandise un nombre très important d'avaries. La lettre de garantie est donc essentielle notamment dans le cas de *single ship company*. Le recours à la lettre de garantie pour sécuriser la créance maritime sera développée plus tard dans ce document (Partie 2 Titre 2 Chapitre 2 Section 1).

II – Le transporteur réel dans la chaîne d'affrètements

Lorsque l'affréteur ou le sous-affréteur d'une charte partie est aussi l'ayant droit à la marchandise, il n'y a pas de doute que celui-ci puisse se retourner contre le fréteur (que le fréteur soit affréteur d'une autre charte partie ou armateur propriétaire du navire). La difficulté se trouve dans l'identification précise de qui est la partie contractuellement responsable.

Le cas suivant est toujours le même : le vendeur fait transporter la marchandise sur un navire affrété par un armateur à un affréteur. Cet affréteur devient lui-même fréteur, et l'affréteur sous-affrète de nouveau le navire. Dans le même temps, le vendeur transfère le connaissement à l'acheteur de la marchandise. Si pendant le voyage, des dommages surviennent à la marchandise, contre qui l'acheteur doit-il se retourner ? Contre l'armateur de tête ou les affréteurs ? Cela devient un vrai casse-tête.

⁸¹ Cour D'Appel de Paris (3^e chambre com.), Navire AG Vartholomeos, Sté Blushell shipping LTD c/ Sté EVRASIA BUNKER LTD, No 13.09040 et 14.00063, 4 février 2014

⁸² CA Rouen, 3 nov. 1998, Navire *Pom Thule*, DMF 1999. 123, obs. Y. Tassel.

Pour les ayants droits à la marchandise porteurs du connaissement, si le connaissement de charte partie est émis sans en tête, mais mentionne le nom de la société propriétaire du navire, alors ils pourront se baser sur ce nom pour introduire leur réclamation.⁸³ La jurisprudence française accepte notamment que dans le cas où les porteurs du connaissement ne connaissent que le propriétaire du navire (et de ce fait ne connaissent pas le transporteur réel), alors le propriétaire du navire endosse la qualité de transporteur réel de la marchandise.⁸⁴ Au demeurant, le connaissement de charte partie se réfère pratiquement toujours à une charte au voyage. La jurisprudence anglaise considère aussi que la mention de la société propriétaire du navire sur le connaissement est une évidence suffisante pour connaître le transporteur réel. Si une clause *identity of carrier* se trouve au verso du connaissement, la signature et le tampon de la société prévaudra sur cette clause. La clause *identity of carrier* désigne l'armateur propriétaire comme transporteur. Cette clause est souvent utilisée dans le connaissement de charte à temps, considérant le fréteur comme transporteur alors que le transporteur reste l'affréteur à temps.⁸⁵

Le vendeur (qui est donc affréteur au voyage) et l'affréteur à temps (fréteur au voyage) ont conclu un contrat de transport sous une charte partie, et cette charte partie devient donc le contrat de transport si l'affréteur reste toujours le propriétaire de la marchandise, et l'affréteur à temps sera donc considéré comme le transporteur responsable des dommages. Le connaissement n'est plus le contrat de transport, il est seulement une preuve de réception de la marchandise. Ces difficultés pour identifier le transporteur réel peuvent toutefois être nuancées. En effet, comme Isabelle Corbier l'expliquait, la difficulté à identifier le transporteur réel maritime peut être mis de côté en incluant toutes les parties connues (propriétaire du navire, affréteur, sous affréteur, transporteur inscrit sur le connaissement) lors de leur réclamation pour ensuite laisser le P&I club ou le cas échéant le juge à se débrouiller pour choisir selon leur raisonnement légal le transporteur réel.⁸⁶

⁸³ Décision arbitrale, Sentence arbitrale 1235 du 19 sept 2019, *DMF n°814*, 01/06/2019

⁸⁴ Cass. com. 21 juill. 1987, « *Vomar* », *DMF* 1987

⁸⁵ Cour d'appel de Paris et Aix-en-Provence, Paris, 29 septembre 1988, *DMF* 1990, p. 381 et Aix-en-Provence, 21 juin 1989, *BTL* 1990, p. 255)

⁸⁶ La notion d'amateur dans l'affrètement à temps, *DMF* N° 601, 1er février 2000

Section 2 : Analyse spécifique du transporteur pour le transport de riz

Dans le cadre du transport maritime de riz, les traders de riz qui vendent ou achètent la marchandise, comptent aussi dans le prix une base incoterms (F.O.B. ou C.F.R./C.I.F. dans la plupart des cas) et de ce fait doivent organiser le transport maritime. Pour transporter le riz en sacs, même si les conteneurs sont utilisés pour transporter la marchandise, dans ce document il est considéré seulement le riz transporté dans des navires conventionnels, vraquiers destinés à transporter des grains.

Dans le contexte du transport maritime de riz en sacs, l'identité du transporteur est recherchée. Le besoin d'identifier le transporteur est aussi retrouvé par l'utilisation d'un nouveau type d'affrètement qui est l'affrètement *part cargo*.

Les compagnies de négoce de riz ont souvent une compagnie mère dans un pays, mais sont implantées à la fois dans les pays exportateurs du riz (comme par exemple la Thaïlande, le Vietnam), et dans les pays importateurs (notamment en Afrique de l'Ouest). Lorsque la compagnie mère achète une quantité de riz sur le marché, ils vendent en C.I.F. cette quantité soit à des acheteurs tiers dans les pays exportateurs, soit directement à leurs filiales implantées en Afrique de l'Ouest. La compagnie de négoce se retrouve donc à la fois dans le contrat de vente comme vendeur, dans le contrat d'affrètement comme affréteur au voyage et sa filiale devient ayant droit à la marchandise. L'affréteur au voyage est un intérêt cargaison. En effet, lors d'un contrat de vente C.I.F./C.F.R., les traders font appel dans leurs équipes à un opérateur qui sera chargé de trouver un navire pour transporter le riz vers l'acheteur. Si la quantité en tonnes est importante, l'opérateur passera un contrat d'affrètement au voyage avec un fréteur pour le transport de la marchandise. Si la quantité en tonnes est assez faible, l'opérateur peut aussi se tourner vers un affrètement d'espace sur un navire (*part cargo charter*). La gestion nautique et commerciale du navire affrété au voyage reste au fréteur, ce qui signifie que l'affréteur dans la charte partie qui est aussi vendeur C.F.R. n'est pas tenu responsable des dommages survenus aux marchandises pendant le voyage maritime. Mais alors, si la marchandise arrive au port de déchargement et est avariée, contre qui doit-on se retourner ? Qui est le transporteur réel responsable ? Serait-ce l'armateur de tête, ou peut être que l'armateur de tête a affrété son navire à temps, ce qui transfère la gestion commerciale à l'affréteur à temps ? L'affréteur à temps a-t-il aussi sous-affrété le navire à temps ? Est-ce que le vendeur C.F.R. pourrait être considéré comme transporteur maritime, sachant qu'il est affréteur du navire ? En

présence d'un connaissance sans en tête, le porteur du connaissance, aussi affréteur, peut-il être considéré comme transporteur maritime ?⁸⁷ Ces questions concernant le transport de riz restent assez classiques, et les explications à la section 1 de ce chapitre peuvent y répondre.

Il apparaît aussi depuis plusieurs décennies qu'un nouveau type de contrats d'affrètement arrivent sur le marché des contrats ; ce sont les *slots charters* en anglais, traduit comme affrètement d'espace. Ces contrats se matérialisent par des documents appelés également *slots charters*.⁸⁸ Plutôt utilisés dans les transports en porte-conteneurs, ces chartes d'espace sont de plus en plus vues dans le transport conventionnel de sacs de riz et s'appellent *part cargo booking note*. Le contrat d'affrètement d'espace sur les navires conventionnels se retrouve plus comme une *booking note* et considérée comme *space charter*, émis par le fréteur d'espace qui met à disposition des espaces de son navire pour transporter les sacs de riz. Ces contrats d'affrètement d'espace sont très peu favorables aux affréteurs et aux ayants droit à la marchandise s'il survient des dommages à la marchandise. De plus, certaines clauses ne sont pas mentionnées, on pense notamment à la clause de ventilation qui reste extrêmement importante pour le transport de riz. Lors d'un voyage en provenance de Thaïlande vers plusieurs ports de déchargement en Afrique de l'Ouest, les importateurs des sacs de riz avaient loué des emplacements et un tonnage particulier sur le navire (environ 5 000 MT de riz en sacs). A réception, les pointeurs et expert des intérêts marchandises ont notifié des sacs déchirés et des manquants dès l'ouverture des cales. De prime à bord, il aurait pu être considéré que le fréteur d'espace, transporteur mentionné sur le connaissance, est responsable des dommages jusqu'au sous palan. Toutefois, le connaissance était incorporé dans la *booking note* du contrat d'affrètement d'espace. Dans cette *booking note*, une clause reprenait les termes de la clause *f.i.o., loading, discharging operations are for charterers free of any risk, expenses and responsibility to owners*. Ces contrats d'affrètement d'espace rejoignent le même raisonnement que les chartes au voyage, l'affréteur d'espace devient donc responsable des pertes et avaries survenus à la marchandise lors des opérations de manutention.

⁸⁷ Insurance Company Cigna et M. Scheik c/ compagnie algérienne de meunerie, ionian fortune marine et Compagnie Van Vamare, **Navire Eugenia V**, DMF No 549, 1er mai 1995.

⁸⁸ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3^e éd. 2016, p.588, n°743

Les enjeux contractuels pèsent sur les parties, et de par la marchandise transportée et les risques qui sont quasi-systématiques, le choix des termes dans le divers contrat est extrêmement important. Il s'agit donc de présenter la **gestion juridique des risques pour le transport maritime de riz (TITRE 2)**.

TITRE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DES RISQUES DU TRANSPORT MARITIME DE RIZ

Maintenant que les risques juridiques ont été identifiés, le but est de les traiter ou du moins de trouver des solutions pour que ces risques soient minimisés. Dans le cadre du transport maritime de riz, des modifications peuvent être effectuées à la fois dans le contrat de transport maritime et dans la couverture d'assurance faculté pour à la fois limiter les risques, mais aussi se protéger face aux risques opérationnels qui ne sont pour l'instant pas contrôlés.

Les clauses du contrat de chartes parties au voyage, surtout lorsqu'elles sont standardisées par des associations d'armateurs telles que la BIMCO, sont difficilement modifiables. Toutefois, il est possible par l'ajout de clauses additionnelles dans le contrat de transport de créer un certain équilibre entre les affréteurs et les fréteurs de la charte partie au voyage. Si des clauses additionnelles sont ajoutées à la charte partie au voyage et sont plus favorables pour les intérêts cargaisons, elles permettront de prévaloir sur les clauses standardisées et faciliteront la gestion amiable du gestionnaire recours dans le cadre du recours subrogatoire de l'assureur contre le transporteur responsable du préjudice subis par les intérêts marchandises. Ce recours sera d'abord sécurisé par une lettre de garantie de l'association P&I club auquel l'armateur a souscrit, pour ensuite être introduit avec tous les documents nécessaires. Le recours pour le transport de riz par voie maritime n'est pas spécialement facile, notamment la négociation entre le gestionnaire recours et le P&I club peut s'avérer compliqué.

Les assureurs maritimes peuvent aussi adapter leur couverture des risques facultés pour s'éviter de devoir indemniser les préjudices subis par la marchandise lorsque ces préjudices ne sont pas recouvrables. L'étendue de la couverture de police d'assurance faculté pour le riz en sac peut être modifiée pour permettre un marché assurantiel de la matière première qui est le riz plus durable pour les assureurs.

Il s'agira d'étudier **les clauses contractuelles adaptées pour limiter et couvrir les risques (Chapitre 1)** pour ensuite analyser **la négociation d'une lettre de garantie pour garantir le recours contre le transporteur responsable (Chapitre 2)**.

CHAPITRE 1 : LES CLAUSES CONTRACTUELLES ADAPTEES POUR LIMITER ET COUVRIR LES RISQUES

Les réclamations pour recouvrir d'une créance maritime tendent à avorter pour la simple raison que la créance maritime provient d'un connaissance de charte partie, et cette dernière incorpore des clauses dans lesquelles le transporteur n'est pas responsable des opérations provoquant des pertes et avaries. Les clauses de charte partie se réfèrent aussi aux opérations de chargement et de déchargement de la marchandise, lorsque les sacs de riz sont manquants et se déchirent. Toutefois, certaines clauses contractuelles peuvent être adaptées pour limiter que l'affréteur n'est pas trop d'obligations qui pèse à sa charge.

Le transport maritime de riz en sacs devient une denrée que les assureurs sont réticents à assurer. Il est de plus en plus difficile de trouver des assureurs qui sont d'accord pour couvrir un client qui ne vend que du riz. Les assureurs acceptent de couvrir le transport de riz en sacs si le client demande aussi des polices d'assurances pour d'autres commodités. En effet, couvrir les risques pour le transport de riz n'est pas rentable. Les polices d'assurance spécifiques au riz pourraient aussi être aménagées pour rendre le marché d'assurance du riz plus attractif pour les assureurs.

Il s'agira de présenter les **aspects contractuels (I)** et **l'étendue de la couverture de la police d'assurance faculté du riz en sac (II)** à aménager pour couvrir et limiter les risques.

Section 1 : Aspects contractuels

Si la charte partie au voyage est gouvernée par le droit anglais ou le droit français, alors la Convention de Bruxelles de 1924 ainsi que le protocole modifiant les règles de la Haye de 1968 (La Haye-Visby) sont applicables s'il y a une clause Paramount. Selon les règles de la Haye/La Haye-Visby, il est considéré que le transporteur est responsable des opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement de la marchandise. Toutefois, si les chartes parties incorporent des clauses qui stipulent spécifiquement que ces opérations sont sous la responsabilité de l'affréteur au voyage, alors la clause inscrite dans la charte partie prévaut sur le droit applicable. De ce fait, il est important de négocier les clauses de la manière la plus avantageuse pour l'affréteur afin d'éviter qu'il ne soit trop exposé à des obligations défavorables pour les intérêts cargaisons. Le but est de négocier pour que la charte partie soit

équitable pour les deux parties. Comme développé précédemment, la *Gencon 1994 standard* est favorable aux armateurs, mais est surtout très défavorable aux intérêts cargaisons. En cause, les fameuses clauses cinq *f.i.o.s.t* et deux *Owner's responsibility clause* qui sont redoutables, couplées avec une clause indiquant que le droit applicable (ainsi que la juridiction) à la charte partie est le droit anglais. Bonne nouvelle ! Les Chartes parties ont souvent une clause Paramount, ce qui permet de mettre directement de côté la clause deux de la Gencon 1994.

Considérant la clause *f.i.o.s.t* et compte tenu du marché d'affrètement actuel, il est difficile de modifier les clauses liées aux opérations de chargement et déchargement en faveur de l'affréteur. Toutefois, il existe une possibilité d'ajouter des clauses additionnelles qui pourront prévaloir sur les clauses standards.⁸⁹ Plusieurs options permettent de transférer la responsabilité des opérations de chargement et déchargement vers le fréteur dans la charte partie au voyage. Tout d'abord, la première option (qui est la plus difficile à mettre en place en vue de la clause cinq qui est une clause standard) est de supprimer toute clause concernant les opérations de manutention et des manutentionnaires. La clause Paramount se chargera de rendre le transporteur responsable de ces opérations. Une deuxième option possible serait de modifier la clause additionnelle de la Gencon 1994 en inscrivant *All cargo to be loaded, discharged, stowed and trimmed by Stevedores appointed Charterer's expenses, under the direct supervision and responsibility of the Master*. Toutefois, cette modification ne protège pas totalement les affréteurs, surtout si le fréteur arrive à démontrer que les manutentionnaires, nommés par les affréteurs et à leurs coûts, sont négligents et causent des dommages à la marchandise dus à leur négligence. Cette clause devient très défavorable aux intérêts cargaisons, puisque les lettres de protestations émises par le capitaine, et parfois des experts missionnés par les assureurs des armateurs et intérêts cargaisons protestent souvent contre la négligence des manutentionnaires lorsqu'ils déchargent les sacs de riz en Afrique de l'Ouest. Toutefois, l'utilisation du terme *responsibility of the master* permet de s'assurer qu'il est responsable en cas de non-négligence. Si toutefois le terme de responsabilité n'est pas inscrit, comme indiqué dans le Titre 1, la responsabilité des dommages de la marchandise pendant les opérations de manutentions seront à la charge des intérêts cargaisons et de l'affréteur. En dernier recours, il est parfois plus intéressant de laisser ou d'ajouter des clauses additionnelles

⁸⁹ Queen Bench Division, *The Starsin* (2000) 1 LLR 85

pour créer des conflits entre les clauses de la charte partie et de ce fait permettre une plus grande interprétation des termes.

La détermination des marchandises chargées, puis déchargées sont compliquées, notamment par la manière dont les sacs de riz sont chargés et déchargés, mais aussi selon les termes des contrats de transport, notamment dans le cas où le connaissement de charte partie mentionne *weight, quantity, quality...to be unknown*. Des clauses additionnelles peuvent être ajoutées aux clauses standards de la Gencon 1994 pour permettre de supprimer l'effet de la mention dans le connaissement. Les clauses concernant les scellés des cales, le pointage commun entre les pointeurs missionnés armateurs et pointeurs missionnés par les intérêts cargaisons. S'il est prouvé que les cales ont été scellées mais que des manquants soient constatés, ce ne sera pas favorable aux ayant droit à la marchandise. En pratique, le pointage des marchandises commun entre armateur et intérêts cargaisons n'arrivent quasiment jamais, et de ce fait l'ajout d'une clause qui énoncerait que ce sont les chiffres du chargeur ou réceptionnaire qui prévalent serait très favorable si des manquants étaient constatés. Il est possible de prévoir (par exemple en modifiant la clause additionnelle *Tally/Mates receipts*) que le pointage de l'affréteur/chargeur/réceptionnaire fera foi des quantités chargées et/ou déchargées et que le bord sera responsable de toute quantité chargée mais constatée comme manquante à destination.

Concernant les avaries de mouille, ce sont des dommages purement maritimes, et ce sera normalement le transporteur qui sera responsable. Pour les dommages survenus à cause de la condensation dans les cales, il est important d'apporter une clause qui rappelle que la ventilation doit être effectuée par le capitaine pendant le voyage, notamment *Owners/masters must maintain proper ventilation of cargo at all times in order to prevent cargo sweating/damages. Master must maintain a ventilation log onboard, a copy of which to be provided to Charterers on request following the end of voyage*. Cette disposition permet d'abord de tenir responsable le transporteur pour les dommages des sacs de riz dus à la condensation, mais surtout d'avoir la preuve que le capitaine a manqué à ses obligations de ventiler adéquatement. Pour les dommages relatifs à l'infiltration d'eau de pluie, ou de la contamination par l'eau de mer, l'ajout d'une clause relative à l'état de navigabilité du navire et de l'étanchéité des cales serait utile. Concernant l'ouverture et la fermeture des panneaux de cales par temps de pluie, l'ajout d'une clause qui tiendrait l'armateur responsable des dommages potentiels

pourrait s'avérer intéressant et avantageux pour la période de transport en mer, mais aussi pour les périodes de chargement et de déchargement.

Finalement, la possibilité de négocier les clauses mais surtout les termes inscrits dans la charte partie dépendent cependant de la conjoncture du marché de l'affrètement ainsi que des forces de négociation.

Section 2 : L'étendue de la couverture de la police d'assurance faculté du riz en sacs

Dans le cadre de l'assurance faculté du riz, les assureurs sont souvent francophones et mandatent des courtiers en assurance maritime en France. La police d'assurance maritime sur faculté est souvent une police française. L'étendue de la couverture de police d'assurance faculté de riz couvrent la majorité des sinistres qui peuvent survenir lors du voyage maritime.

De manière générale, les conditions générales de la police française d'assurance maritime sur facultés garantie les dommages et pertes matériels, pertes de poids ou quantité subies sur les facultés assurées, comprenant aussi les dommages et pertes survenus lors du chargement ou du déchargement (effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance). Dans les polices d'assurances pour le riz, selon l'assurance, les marchandises seront assurées depuis leur départ en vue du chargement jusqu'à leur arrivée en magasin chez le destinataire, ce qui s'appelle la garantie magasin à magasin. La police française d'assurance maritime sur facultés offre deux garanties : « tous risques » et « FAP sauf » (concernant la durée de la garantie). La durée relative à la période pendant laquelle les risques sont couverts est de « magasins à magasins ».⁹⁰ La durée de la police se traduit par une durée moyenne de soixante-jours après déchargement de la marchandise (mais est extensible selon la négociation entre assuré, courtier et assureur). La police peut aussi couvrir la distance entre les quais là où le navire est amarré jusqu'aux entrées magasins portuaires. Toutefois, si les entrepôts de l'assuré se trouve à plus d'une certaine distance, la police ne couvrira peut-être pas la distance, sauf si cela est négocié. Le stockage en entrepôts est aussi additionnel à la police française standard.

⁹⁰ Lamy transport, tome 2, Partie 3, Assurance, Chapitre 1, Assurance de la marchandise transportée, Section 2 Assurance maritime des risques ordinaires — *Étude des polices françaises*; 448 durée de la garantie

Tous ces ajouts allongent le temps de la couverture du risque, et cela a pour conséquence de faire augmenter les primes d'assurance.

Le courtier en assurance maritime est mandaté par son client pour négocier avec les assureurs facultés une couverture d'assurance (par abonnement ou au voyage) pour le transport de riz en sacs. Le courtier modifie et négocie le contrat pour assurer la marchandise afin d'élaborer une couverture d'assurance faculté complète et permettre une garantie des risques en faveur de son client. Plus le tonnage est important, plus la couverture d'assurance est étendue et plus la prime sera importante pour les assureurs. Il y a quelques années, les assureurs étaient moins regardants sur les risques qu'ils couvraient si la prime était importante. Toutefois, en vue du marché actuel des assurances maritimes sur facultés, et du taux de sinistralité du riz qui ne diminuent pas forcément, et les assureurs sont de plus en plus contraints d'accepter des couvertures d'assurance étendues. La stratégie pour les courtiers en assurance maritime est d'offrir un portefeuille de polices d'assurance aux assureurs, pour équilibrer à la fois les intérêts des assureurs avec ceux des clients assurés. Le but est d'établir une relation partenariale de confiance sur le long terme.

Le taux de sinistralité du riz n'est malheureusement pas à la baisse pour les voyages maritimes entre l'Asie du Sud Est et l'Afrique de l'Ouest, malgré les mesures préventives mises en place. Avec tous les acteurs maritimes, des mesures préventives sont recherchées. Si les mesures préventives ne permettent pas d'efficacement minimiser les risques, il est possible en dernier ressort de modifier la couverture des risques sous la police d'assurance maritime. Les assureurs cherchent à mettre en place une gestion du risque pour la problématique des manquants. En effet, les assureurs maritimes mettent en place une franchise sur chaque voyage pour laquelle ils indemniseront les assurés qu'à partir d'une certaine quantité/tonnage de pertes des sacs de riz. Les vols de la marchandise au chargement ou au déchargement, s'ils ne sont pas effectués par des bandes organisées, restent relativement bas. De ce fait, la police d'assurance ne couvre plus toutes les pertes, mais que les pertes à partir d'un certain tonnage. De la même manière, la garantie d'indemniser pour toutes pertes pourrait aussi être modifiée pour une garantie différence de poids, avec un taux à 0,5%. Si la perte de marchandise a une quantité inférieure à 0,5% par rapport à la quantité totale de la marchandise transportée, alors cette perte ne sera pas comprise dans l'indemnisation. Cela permet de mettre de côté les problèmes logistiques rencontrés quasi-systématiquement pour ne se concentrer que sur les dossiers où un réel problème arrive. Depuis quelques années, les assurés créent des captives afin d'assurer

une partie des risques de leur police. Une captive d'assurance est une compagnie qui est filiale d'une entreprise commerciale qui assurera les risques de l'entreprise. La création de captives permet de faire participer les groupes assurés et les sensibiliser au management de risque.

Il en est d'ailleurs de même avec les sacs déchirés de manière involontaire ou volontaire, les assureurs prennent le strict parti de dire que ces problèmes sont purement logistiques et décident de refuser de couvrir les pertes ou les avaries lorsque les sacs sont déchirés. Si les manutentionnaires ne font pas le tri entre sacs de riz sains et sacs de riz abimés, les assureurs ont aussi décidé que leur police d'assurance ne garantirait plus les dommages supplémentaires. En effet, si les dommages ne sont pas minimisés par les manutentionnaires en séparant les sacs, ils seront directement débités des dommages additionnels pour le compte de l'assuré.

Les nouvelles mesures mises en place par les assureurs ont porté leurs fruits, ce qui signifie que par l'adaptation de la couverture d'assurance faculté du riz en sacs, il est possible d'avoir des effets positifs.

Finalement, les polices françaises d'assurance sur facultés de riz se recentrent sur les risques du riz pendant le transport maritime, et la couverture des dommages liés aux opérations logistiques tend à être supprimée pour éviter que le taux de sinistralité ne soit trop lourd pour les assurances. D'un autre côté, il existe des solutions opérationnelles pour minimiser les risques logistiques. Pourtant, il semble que malgré l'effort de chacun à trouver des manières de minimiser les dommages, en pratique les mesures permettant une baisse des sinistres ne sont pas imposées aux assurés. Au niveau économique, l'équilibre est automatique : si les transporteurs payent les recours, le taux de fret est plus élevé.

Toutes ces explications concernant les clauses qui sont plus ou moins favorables aux affréteurs et intérêts cargaisons se répercutent en pratique lors de l'opération de recouvrement des avaries et pertes survenus aux sacs de riz. Lorsque le sinistre est payé par les assureurs pour le compte de leur assuré (intérêts marchandises), leur droit est subrogé aux assureurs pour qu'ils puissent avoir un droit d'action contre le réel responsable des dommages survenus à la marchandise.

Lors des opérations de déchargement des sacs de riz en Afrique de l'Ouest, si selon les chiffres des pointeurs et les estimations des experts de nombreux dommages sont à compter, il apparaît

qu'une lettre de garantie est émise pour sécuriser la créance maritime. Cette sécurité permettra de garantir le recours contre le transporteur responsable. (Chapitre 2)

CHAPITRE 2 : LA NEGOCIATION D'UNE LETTRE DE GARANTIE POUR GARANTIR UN RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR

Les lettres de garantie interviennent dans différentes étapes du transport maritime, comme par exemple par alternative à l'émission de réserves lors du chargement de marchandise ou encore pour permettre de recevoir la marchandise alors même que l'absence de connaissance rend impossible la réception de celle-ci.⁹¹

Dans le cas de ce travail, ce sont les lettres de garanties émises par les P&I clubs pour le compte de leurs assurés (armateur et/ou transporteur) qui nous intéressent. La lettre de garantie se négocie surtout dans le cas où beaucoup de dommages sont à dénombrer. Le but de la lettre de garantie est de préserver le droit en action de l'ayant droit à la marchandise contre le transporteur. En effet, la lettre de garantie est un moyen de garantir l'indemnisation du préjudice subi à la marchandise des intérêts cargaisons, préjudice du fait des armateurs qui sont transporteurs, sans avoir la nécessité de demander l'immobilisation du navire au port. De ce fait, la lettre de garantie émise par le P&I club écarte la saisie conservatoire du navire et minimise les conséquences de la possible saisie.⁹² Le P&I club, par la lettre de garantie, assure le paiement du montant des indemnités des avaries et pertes de la marchandise. Les lettres de garantie ne sont pas émises à chaque voyage maritime. Toutefois, certaines destinations (voyage maritime et ports de déchargement en l'occurrence) contribuent à la demande et à l'émission des lettres de garantie.

Les risques opérationnels et le choix des termes de la charte partie au voyage (qui est le contrat de transport) rendent difficile le recours.

Il s'agira ici de présenter la **négociation d'une lettre de garantie (I)** pour **sécuriser le recours contre le responsable des préjudices subis (II)**.

⁹¹ Rouen, 9 nov. 1999, DMF 2000, p. 729, obs. Y. TASSEL et , « La lettre de garantie pour absence de connaissance : une tolérance institutionnalisée », Gazette de la Chambre, n° 15 – Hiver 2007/2008, p. 3.

⁹² La saisie conservatoire immobilise le navire, ce qui affecte les futurs voyages du navire et peut faire perdre de l'argent à l'armateur.

Section 1 : la négociation d'une lettre de garantie

Si lors des opérations de déchargement, l'expert se rapproche des assureurs de l'ayant droit ou de son courtier en assurance avec les pointages journaliers et qu'en vue des estimations de la quantité des dommages à la marchandise, le courtier cherchera à sécuriser la créance maritime constatée au déchargement. La lettre de garantie se base sur les créances résultant des dommages causés à la marchandise depuis la fin du chargement de celle-ci jusqu'au déchargement sous-palan de la marchandise.⁹³ Le signataire de la lettre est donc le transporteur, et le bénéficiaire est l'ayant droit à la marchandise.

Les procédures de saisie conservatoire de navire sont longues en Afrique de l'Ouest, et ont des conséquences pour les armateurs. La négociation de la lettre de garantie est donc une alternative indispensable pour éviter toutes les conséquences de saisie de navire. Toutefois, elle n'est pas à être utilisée à tous les voyages maritimes, mais seulement lorsque les montants des préjudices subis deviennent élevés par rapport au prix total de la marchandise. Si les montants sont plus faibles mais que les causes des dommages ne sont pas favorables à l'armateur-transporteur, le P&I club pourrait accepter un *quick settlement* dès la fin des opérations de déchargement afin de clore le dossier directement.

Deux points sont importants : **l'émission de la lettre de garantie (I)**, et **la clause de compétence de la lettre de garantie. (II)**

I – Émission de la lettre de garantie

L'ayant droit à la marchandise devra négocier la lettre de garantie lors de la gestion du sinistre et ensuite assurer sa mise en œuvre lors du recours. La mise en œuvre de la procédure de la lettre de garantie est amiable et facilite les échanges futurs entre les parties. Elle est donc amiable, puisque ne requiert pas le besoin de la décision d'un tribunal d'une juridiction pour sécuriser la lettre de garantie. Elle évite aussi la saisie conservatoire du navire. Elle facilite aussi les futurs échanges entre le P&I club représentant son membre et du chargé de sinistre/recours représentant les ayants droit à la marchandise.

⁹³ Sous-palan signifiant marchandise déchargée à quai.

La difficulté dans la négociation de la lettre de garantie réside dans le montant de la lettre de garantie. Le gestionnaire de l'ayant droit à la marchandise se basera sur les chiffres de son expert mandaté, mais le correspondant P&I mandate aussi souvent un expert (qui effectuera une contre-expertise), afin de s'assurer des chiffres indiqués, pour les raisons expliquées précédemment.

Tout d'abord, tant que les chiffres ne sont que provisoires, les P&I clubs refusent de donner leur accord d'émettre une lettre de garantie. C'est une façon de gagner du temps afin de pouvoir mieux négocier. Aussi, si les experts mandatés par les assureurs marchandises notifient le gestionnaire que beaucoup de dommages sur les sacs de riz sont dénoter à l'ouverture des panneaux de cales et au début des opérations du déchargement (on peut notamment penser aux avaries de mouille sur les sacs de riz en dessous des panneaux de cales, notamment au manque d'étanchéité de celles-ci donnant lieu à des infiltrations d'eau), les extrapolations des chiffres de la quantité d'avaries et de pertes seront élevées. Il vaut parfois mieux attendre la fin du déchargement et les chiffres finaux pour pouvoir donner un montant à la lettre de garantie, aussi parce que des dommages de mouille en fond de cale ne peuvent être constatés qu'à la fin du déchargement. Toutefois, il peut être risqué d'attendre la fin des opérations de déchargement pour avoir les chiffres finaux, puisque lorsque le déchargement sera fini, le navire peut s'en aller. La pression d'une possible saisie conservatoire s'envole avec celle de recevoir une lettre de garantie, et le recours pourra être compliqué sans sécurité sur la créance maritime. L'alternative pour le gestionnaire sinistre est de demander au correspondant P&I club une lettre de garantie provisoire et de principe, dont le montant sera révisé lors de la réception des chiffres finaux.

Le gestionnaire sinistre doit rester tout de même très vigilant quant aux termes utilisés dans la lettre de garantie, chaque mot peut avoir son importance. Il faut aussi s'assurer que l'identité du navire, le montant de la lettre de garantie fait référence à la réclamation. La manière la plus simple pour le gestionnaire est de proposer un format standard de lettre de garantie qu'il a édifié, qui protège la créance maritime et qui à la fois est acceptable pour l'armateur et le correspondant P&I club. La mention *Shipowners and/or the Carriers* dans sa lettre standard permet par exemple de ne pas s'inquiéter à identifier le transporteur réel de la marchandise. La confirmation que la réclamation est sujet au droit anglais et que la cour arbitrale de Londres est compétente permet aussi de sécuriser les questions de clauses de compétence. Dans la

mesure du possible, il peut refuser toute modification à ce standard de lettre de garantie par le P&I club.

II – La clause de compétence dans la lettre de garantie

La clause attribuant compétence doit aussi être incluse dans la lettre de garantie. Elle est maintenant toujours systématiquement inscrite, et ce sera soit le tribunal arbitral de Londres (*London Maritime Arbitration Association*) soit la *High Court* qui seront compétents pour statuer sur le litige. Le droit anglais comme droit applicable et les cours anglaises choisies ne sont pas étonnants en vue de la tradition « maritimiste » anglaise qui reste favorable aux armateurs.

Pour le transport de sacs de riz entre l'Asie du Sud Est et l'Afrique de l'Ouest, les connaissements de charte partie mentionne que le droit applicable et l'attribution de la compétence se réfère à la charte partie au voyage. La clause de juridiction et de droit applicable dans la charte partie stipule que le droit anglais et le tribunal arbitral de Londres ou les cours anglaises sont compétente pour trancher les litiges provenant de la charte partie. D'une certaine manière, il paraît donc assez logique que la lettre de garantie se base aussi sur le même droit applicable. Cela signifie donc que le gestionnaire est soumis à cette clause de compétence, standardisées par les correspondants P&I club et armateurs, et n'est pas dans une position de force lors de sa réclamation.

La jurisprudence anglaise relativise sur le caractère immuable de la clause de compétence aux juridictions anglaises. En effet, dans l'arrêt *Flag Evi*⁹⁴, la lettre de garantie ainsi que les connaissements de charte partie ont été émis avec la référence que l'armateur transporteur se soumettait au fait que tout litige serait tranché par le tribunal arbitral de Londres ou la cour anglaise selon le droit applicable anglais. Les intérêts cargaisons avait commencé une procédure légale devant un cour jordanienne, et les armateurs ont donc intenté un *anti suit injunctions* devant une cour anglaise. Les juges ont statué que dans les termes utilisés dans la clause de compétence, la compétence attribuée à la juridiction anglaise était une attribution unilatérale plutôt que bilatérale, et de ce fait les ayants droits à la marchandise avaient certes accepté la lettre de garantie comme sécurité de leur créance maritime mais n'avait pas accepté

⁹⁴ *Alpine Tramp SA & another v. Jordan International Insurance Company (Flag Evi)* [2016] EWHC 1317 (Comm)

la clause attributive de compétence. Cette décision reste toutefois assez rare et n'est pas un arrêt de principe.

Lorsque la lettre de garantie est émise par le correspondant du P&I club, il s'agira ensuite d'exécuter cette lettre de garantie avec un dossier de réclamation pour recouvrement des préjudices subis par les intérêts marchandises (Section 2).

Section 2 : Recours contre le réel transporteur

En même temps que la négociation et l'émission de la lettre de garantie, le gestionnaire de sinistres va constituer le dossier de réclamation pour l'assureur. Avec la réclamation, le gestionnaire de sinistres devra joindre entre autres les factures commerciales de la marchandise qui figure sur les connaissements, le certificat d'assurance, les lettres de réserves émises, le rapport d'expertise comme preuve de la constatation des dommages, la dispache concernant le montant de l'indemnité que devra recevoir l'ayant droit à la marchandise. Avant que les assureurs indemnisent l'ayant droit à la marchandise, l'assuré doit d'abord subroger ses droits aux assureurs pour que soit transmis les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui par leur fait sont la cause des dommages à son assureur.⁹⁵

De manière générale, lorsque le sinistre est finalisé, le dossier est ensuite transféré au service recours. Pour les réclamations de riz, le dossier est parfois directement transféré au service recours avant même d'avoir finalisé le dossier au sinistre. En effet, si les dommages sont importants, il est parfois nécessaire de faire plus de recherches sur le dossier afin de bien le préparer lorsqu'il sera introduit au P&I club. La lettre de garantie a permis de faciliter la connaissance du transporteur, ou du moins au correspondant P&I club qui suit les réclamations. Pour le cas du transport maritime de riz en sac d'Asie du Sud Est vers l'Afrique de l'Ouest, les dommages les plus fréquents sont les sacs déchirés ou vides, les sacs manquants et les sacs moisis par la condensation. Comme expliqué tout au long de ce travail, pour le transport de riz dans les navires conventionnels, les connaissements incorporent (de manière claire) des chartes parties, et ce sont les termes des chartes parties qui constituent une partie ou la totalité des termes du contrat de transport. La charte partie contient des clauses attribuant les obligations entre armateur/fréteur-transporteur et affréteur. L'affréteur est aussi très souvent ayant droit à

⁹⁵ Article L.121-12 Code des Assurances

la marchandise. Comme expliqué plus tôt, les clauses concernant les opérations de chargement et déchargement incorporées rendent l'affréteur responsable de ces opérations.

Le gestionnaire recours se retrouvera dans une situation dans laquelle il est fort probable que le P&I club rejette en bloc les dommages survenus à la marchandise liés à la manutention : sacs déchirés, et vides. Si l'ayant droit à la marchandise affréteur est dans le commerce maritime un acteur qui a un poids dans les négociations de charte partie, alors il est probable que les clauses concernant les opérations de chargement ou de déchargement soient favorables aux intérêts marchandise. De ce fait, le gestionnaire recours pourra plus facilement négocier avec le P&I club sur le montant indemnisable sur les dommages de sacs déchirés. Il pourra utiliser les diverses jurisprudences décrites dans le titre 1 de la partie 2 pour appuyer son argumentaire. Si les clauses de la charte partie ne sont pas favorables aux intérêts marchandises, le P&I club n'acceptera pas d'indemniser le préjudice subi pour les dommages de sacs déchirés. Toutefois, l'armateur pourrait faire un geste commercial en indemnisant une partie des dommages. De ce fait, le gestionnaire recours pourra réfléchir à se retourner contre la compagnie de manutentionnaires s'ils sont responsables des dommages survenus à la marchandise. En pratique, dans certains pays de l'Afrique de l'Ouest comme le Ghana, il est quasiment impossible d'introduire un recours, même potentiel, contre les manutentionnaires.

Dans le cas des manquants, le gestionnaire recours se retrouve encore en face de difficultés pour obtenir un recouvrement des dommages liés à ce type de dommage. De par la mention *quality, quantity and weight... to be unknown* sur le connaissement mais aussi de l'irrégularité du pointage et des différences de décompte entre pointeurs intérêts armateur et pointeurs intérêts cargaisons. Les lettres de réserves des capitaines, ainsi que des lettres de réserves des experts marchandises qui dénotent des vols de riz rajoutent la difficulté de démontrer la responsabilité de l'armateur quant à ce type de dommage. La cause des manquants a diverses hypothèses. Les séjours rallongés des rades sont sujets aux vols. Les cales qui ne sont pas scellées sont soumises à plus de risques de vols. Enfin la vente par le bord de certains sacs est aussi une hypothèse des manquants. Les sacs mouillés jetés par-dessus le bord du navire par les membres d'équipage est aussi une cause des manquants.

En vue de ce qui a été dit plus tôt concernant les aspects assurantiels, le même raisonnement ici se profile. Pour ce qui concerne le transport maritime de riz, la gestion des risques par la mise en place de mesures préventives à la fois au chargement et au déchargement

ainsi que pendant le transport maritime pourrait minimiser les pertes et avaries. Lors de la constatation des dommages, les gestionnaires sinistres et recours auraient tout compte fait des dossiers avec de réelles problématiques plutôt que la systématisation des mêmes dommages. Les assureurs seraient aussi gagnants.

CONCLUSION

L'étude du transport de riz par voie maritime met en lumière les risques auxquels les marchandises sont exposées tout au long du voyage et la gestion de ces derniers par des moyens opérationnels et juridiques.

Le riz, comme d'autres matières premières, illustre particulièrement bien les risques opérationnels auxquels les marchandises sont soumises lors d'un transport maritime. La marchandise est transportée dans un navire conventionnel, et effectue un voyage international en partant de l'Asie du Sud-Est vers l'Afrique de l'Ouest. Le voyage en lui-même est risqué : il faut que le navire navigue jusqu'en bas de l'Afrique du Sud pour remonter vers l'Afrique de l'Ouest. A travers cette route, les variations de température de la mer et extérieure sont particulièrement importantes. Dans les cales, le navire transpire : c'est la buée des cales. Le riz, céréale très sensible à l'humidité, est soumis à un fort taux d'humidité. Si la ventilation des cales n'est pas optimale, le dommage de mouille sera quasi-systématiquement constaté au déchargement. Les opérations de manutention sont particulières pour l'Asie du Sud-Est et en Afrique de l'Ouest. Au chargement, la marchandise est acheminée par des barges de chalands, et les sacs de riz sont chargés petit à petit dans le navire. Au déchargement, les sacs sont déchargés par des élingues, déchirant parfois les sacs sous pression.

Des mesures préventives peuvent être mises en place pour limiter les risques lors des opérations de chargement et de déchargement, notamment une bonne ventilation pendant le voyage maritime et l'utilisation de *big bags* permettant de mieux protéger la marchandise. D'autres mesures peuvent être mises en place avant le chargement de la marchandise, comme les procédures de préparation des cales du navire pour s'assurer de la bonne condition de celles-ci. Malgré les mesures mises en place, il arrive tout de même que des dommages soient constatés lors de l'ouverture des cales au port de déchargement. Les marchandises étant assurées sous une police d'assurance faculté, le gestionnaire sinistre aura la gestion du sinistre de l'ayant droit à la marchandise. Le gestionnaire sinistre se basera sur les lettres de réserves émises par l'expert cargaison ainsi que son rapport d'expertise. Pour le transport maritime de riz, le gestionnaire sinistre devra être vigilant sur deux points : le pointage des marchandises et la fin des risques déterminée par la police d'assurance.

Divers contrats régissent le transport maritime. Tout d'abord, le contrat de vente, document prouvant la transaction entre un vendeur et un acheteur de la marchandise, doit concorder avec la charte partie. Les *shipping terms* du contrat de vente doivent être coordonnés avec les termes de la charte partie, afin d'éviter tout différend concernant notamment les surestaries et les jours de planche.

Les termes de la charte partie au voyage doivent être choisis avec soin. La charte Gencon 1994 est la plus utilisée pour le riz en sacs. C'est une charte partie avec des termes standardisés, et qui sont plutôt favorables pour le fréteur au voyage. Ces clauses standards peuvent donc poser des difficultés pour les affréteurs au voyage, souvent intérêts cargaisons. La clause f.i.o.s.t rend notamment l'affréteur responsable des opérations de chargement et de déchargement. Pour le transport maritime de riz en sacs, ce n'est vraiment pas en la faveur des affréteurs compte tenu des risques au chargement et au déchargement. De plus, l'identification du transporteur est parfois difficile, notamment dans le cas des *single ship companies* et dans les chaînes d'affrètements.

Des clauses additionnelles peuvent être ajoutées dans les chartes parties, qui prévalent sur les clauses standards, permettent de limiter les risques pour l'affréteur et d'équilibrer les termes de charte partie. L'étendue de la couverture de l'assurance maritime est aussi à modifier pour couvrir au mieux les risques. Enfin, l'émission d'une lettre de garantie par le P&I club, assureur de l'armateur, permet de sécuriser le recours contre le transporteur.

BIBLIOGRAPHIE

I. – Traités et manuels

- M. De Lucia et D. Assenato, *L'après récolte des grains – organisations et techniques*, Bulletin des services agricoles de la FAO 93, Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Réseau d'information sur les opérations après récolte (INPhO) 1998, ISBN 92-5-203108-1
- Hari K. Pande, Dat Van Tran, Trinh Ton That, *Systèmes améliorés de riziculture pluviale*, FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations, ISBN 92-5-203317-3, Rome 1997
- Caroline Liss, *Oceans of crime, Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, 2011 Institute of Southeast Asian Studies, ISBN 978-981-4279-43-7
- UK P&I Club, *Carefully to Carry Consolidated Edition 2018*, ISBN 13: 978-1-85609-737-6 (9781856097376), September 2017
- Fatos Xhafa, Srikanta Patnaik, Madjid Tavana – *Advances in intelligent, interactive systems and applications (proceedings of the 3rd International Conference on Intelligent, interactive systems and applications (IISA2018))*, Springer 2019 ISSN 2194-5357
- Le Lamy Transport, Tome 2
- Julian Cooke, F Kimball, Timothy Young, *Voyage charters loading and discharging*, 4^e édition 2014 “loading and discharging” chapter 4

II. –Thèses et mémoires

- Clara Delaubier, *La lettre de garantie chez un courtier en assurances maritimes*. Mémoire Droit maritime et des Transport, Droit 2017. Dumas-01622192
- Amouri Baddredine, *L'action directe contre les P&I Clubs*, Thèse de droit privé sous la direction de M. le professeur Cyril Bloch, soutenu en décembre 2016

III. – Articles

- Christian Scapel, « Lettres de garanties et compétence », *Gazette de la Chambre* n°14, C.A.M.P., Automne 2007
- David Anderson, Daniel Sheard and North of England P&I Association, A guide to good practice, Cargo ventilation, Chapter 2, page 7
- Hassania Cherkaoui, « Le péril de la Mer, notion maritime de la force majeure, étude comparative des jurisprudences de droit écrit et de Common Law », *DMF*, 1 avril 1991, N°504
- Jean-François Reborà, « Limitation des pertes grâce à un pointage conjoint *Sac de Riz, claims & compagnie...* », *Gazette de la Chambre* n°46, Automne 2016
- Journal Officiel de l'Union Européenne C119, Communication et informations, 62^e année, *Notes explicatives de la nomenclature combinée de l'Union Européenne*, 29 mars 2019, http://publications.europa.eu/resource/ellar/68d47143-51ee-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0009.01/DOC_1
- Le Parisien, Finistère: un mort et trois marins intoxiqués au large de Brest, 14 février 2020, <https://www.leparisien.fr/faits-divers/finistere-un-mort-et-trois-marins-intoxiques-au-large-de-brest-14-02-2020-8259588.php>
- Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime (Communication présentée par l'auteur au cours d'une conférence organisée par l'Association Française du Droit Maritime sur :« *L'identification du transporteur maritime* », AFDM, Assemblée du 17 février 2005 à Paris), *DMF* N° 668, 1er mars 2006
- Michael L. Baker, Toward an African maritime economy: empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector, *Naval War College Review*, Vol 64, No 2 (Spring 2001), pp 39-62, U.S Naval War College Press
- Organisation Mondiale du Commerce, Base de données intégrée, Guide de l'utilisateur de la BDI, Partie II, Glossaire – IDB/URM/2, 15 février 1996

- Philippe Delebecque, Les « Single ship companies », <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/Singleshipcompany.pdf>
- S. Mohanty, *Trends in global rice trade*, Jan 1, 2015, Rice today <http://ricetoday.irri.org/trends-in-global-rice-trade/>
- Skuld website, Weight measure...quantity...unknown, By Per Zerman, Assistant Vice President, Skuld Copenhagen Published 26 Octobre 2010
- The American Club, Transport Guidance for Bagged Rice, https://www.american-club.com/files/files/transport_guidance_bagged_rice.pdf
- Togo actualité, Affaire du riz toxique au Port de Lomé : la DG d'Elisée Cotrane, Julie Béguédou, se démène mais peine à convaincre, 18 août 2011, <https://www.togoactualite.com/affaire-du-riz-toxique-au-port-de-lome-la-dg-delisee-cotrane-julie-beguedou-se-demene-mais-peine-a-convaincre/>
- West of England, *The carriage of Rice*, Loss Prevention Bulletin, <https://www.westpandi.com/globalassets/loss-prevention/loss-prevention-bulletins/west-of-england---loss-prevention-bulletin---the-carriage-of-rice.pdf>
- Y. Tassel « La lettre de Garantie pour absence de connaissance : une tolérance institutionnalisée », *Gazette de la Chambre* n°15, Hiver 2007/2008

IV. – Sites internet

- Cargo Handbook Guid, BMT, Rice (incl. Transport guidelines) : [https://www.cargohandbook.com/Rice \(incl. transport guidelines\)](https://www.cargohandbook.com/Rice (incl. transport guidelines))
- European Commission, Trade, EU Trade Help Desk, Classification du Riz : <https://trade.ec.europa.eu/tradehelp/fr/classification-du-riz>
- Site du American P&I club : <https://www.american-club.com/>
- Site du Shipowners club : <https://www.shipownersclub.com/>
- Site du London P&I club : <https://www.londonpandi.com/>

- Site de North of England P&I club : <https://www.nepia.com/>
- ISO 7301 : 2011 <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:7301:ed-3:v2:fr>
- Bulletin de la FAO sur l'offre et la demande de céréales, 02/07/2020, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture <http://www.fao.org/worldfoodsituation/csdb/fr/>
- World Integrated Trade Solutions, World Bank, <https://wits.worldbank.org/>
- The rice Trader <https://thericetrader.com/>

TABLES DE JURISPRUDENCE

- T. com. Marseille, 11 juin 2010, n° 2009F01090, Helvetia et a. c/ Cie Marocaine de navigation (Comanav), BTL 2010, p. 415 ;
- CA Rennes, 10 mai 2011, Hyundai Merchant Marine Co Ltd. c/ Covéa Fleet, N°10/00882
- CA Montpellier, 26 juin 2012, Baltimar Neptune LTD et a. c/ Generali IARD et a., BTL 2012, p. 504 , N°11/02867
- Décision arbitrale de CAMP, sentence 876 du 14.02.1994, *DMF N°541*, 1^{er} Septembre 1994
- Cour d'Appel de Rennes (2^e Cha.), *Navire Junior M*, SA AXA assurances Maroc c/ Société Mahoney Shipping & Marine Service ; Société Lloyd's register of shipping et a., N°15/09341, 15 décembre 2017
- Décision arbitrale, Sentence 1131 du 31 juillet 2006, CAMP, *DMF*, N°683, 1^{er} Juillet 2007
- Décision arbitrale, Sentence 1175 du 4 mai 2010, CAMP, *DMF* N°729, 1^{er} Octobre 2011
- Queen Bench Division - Sanders v Maclean, 1883, 11 Q.B.D. 327-341, CA.
- Court of Appeal *Congimex v Tradac (1983) 1 LLR 250*
- Eridania SpA v Rudolf A Oetker (*The Fjord Wind*) [2000] 2 Lloyd's Rep 191
- Adamastos Shipping Co Ltd v Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd (*The Saxon Star*) [1959] AC 133

- The Santa Isabella [2019] EWHC 3152 (Comm)
- Cour d'appel d'Aix en Provence (2^e Ch) ; Navire Mol Renaissance, 24 Sep 2015, No 11-13154 SA PELLENC et a. c/ Sté ANAVIL COMPANY LT, *DMF N°779*, 14 avril 2016
- The Matak (1998) 2 Lloyd's Rep 614
- Harris V. Best (1892) 68 L.T. 76,77
- Société de Distribution de Toutes Merchandises en Cote D'Ivoire (t/a SDTM-CI) v Continental Lines NV The Sea Mirror, Queen's Bench division (com. Court), 18 June 2015, [2015] EWHC 1747 (Comm)
- *Jindal Iron and Steel Co Ltd v Islamic Shipping Co Jordan Inc (The Jordan II)* [2004] UKHL 49 (CMI627).
- *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 QB 402; *Renton v Palmyra Trading Corporation* [1957] AC 149
- Miramar v. Holborn Oil, (1984) A.C 676
- Jindal Iron & Steel Co. Ltd v Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II) (2003) 2 Lloyd's Rep. 87
- Court Line v. Canadian transport (1940) A.C. 934
- Embiricos v. Tradax (1967) 1 Lloyd's Rep. 464
- Cour de Cassation, chambre commerciale, 26 octobre 1999, Navire Fatima, Observation de I. Corbier, *DMF 2000*, n°601, p.111
- Cour D'Appel de Paris (3^e chambre com.), Navire AG Vartholomeos, Sté Blushell shipping LTD c/ Sté EVRASIA BUNKER LTD, No 13.09040 et 14.00063, 4 février 2014

- CA Rouen, 3 nov. 1998, Navire *Pom Thule*, *DMF* 1999. 123, obs. Y. Tassel.
- Cass. com. 21 juill. 1987, « *Vomar* », *DMF* 1987
- Cour d'appel de Paris et Aix-en-Provence, Paris, 29 septembre 1988, *DMF* 1990, p. 381 et Aix-en-Provence, 21 juin 1989, *BTL* 1990, p. 255)
- Insurance Company Cigna et M. Scheik c/ compagnie algerienne de meunerie, ionian fortune marine et Compagnie Van Vamare, Navire *Eugenia V*, *DMF* No 549, 1er mai 1995.
- Queen Bench Division, *The Starsin* (2000) 1 LLR 85
- Alpine Tramp SA & another v. Jordan International Insurance Company (Flag Evi) [2016] EWHC 1317 (Comm)

ANNEXES

I – Lettre de Garantie

To: The owners of and/or those entitled to sue in respect of the cargo and/or the bills of lading identified below including cargo underwriters

Dear Sirs

Ship : " "

Voyage :

Cargo :

Bill/s of Lading :

CP :

Claims :

In consideration of the owners of and other persons entitled to sue in respect of the cargo referred to above (hereinafter together referred to as "the Cargo Owners"), refraining from taking action resulting in the arrest of the above-named ship or any other ship in the same ownership, associated ownership or management for the purpose of obtaining security in respect of the above-mentioned claims of the Cargo Owners, and of the Cargo Owners refraining from commencing and/or prosecuting legal or arbitration proceedings in respect of the above mentioned claims otherwise than before the Tribunal referred to below against **[insert company name]** (hereinafter "the Shipowners"), who owned the above-named ship at all material times, we hereby undertake to pay to you on behalf of the Cargo Owners on demand such sums as may be awarded in London Arbitration proceedings and/or as may be adjudged on any appeal therefrom to be or have been payable by, or as may be agreed to be or have been recoverable from the Shipowners (or their successors) in respect of the said claims, interest and costs of the Cargo Owners provided that the total of our liability hereunder shall not exceed the sum of **[insert amount in figures]** (**[insert amount in words]**) plus interest and costs

And for consideration aforesaid:

1. We hereby confirm that we are advised by the Owners of the above named ship that the above named ship was not demised chartered at any material time.
2. We further undertake that we have authority from Shipowners and/or the Carriers to accept notice of an appointment of arbitrator and, as the case may be, to appoint an arbitrator on Shipowners and/or Carriers' behalf.
3. We confirm that the Shipowners agree that the above-mentioned Claim shall be subject to English Law and London arbitration.
4. We warrant that we have received irrevocable authority from the Shipowners to give this guarantee in these terms.

This undertaking shall be governed by and construed in accordance with English law and we agree to submit to the exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice for the purpose of any process for the enforcement hereof. We confirm that our registered or principal office is situated at [insert details].

Arbitration Agreement

The Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Arbitration Agreement.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

Neither the LMAA Small Claims Procedure nor the LMAA Intermediate Claims Procedure shall apply.

II – GENCON 1994 – VOYAGE CHARTER PARTY & CONGEN BILL



GENCON 1994

UNIFORM GENERAL CHARTER

PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1) /
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6) (a) Laytime for loading (b) Laytime for discharging (c) Total laytime for loading and discharging
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19) (a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright © 1994 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. As revised 1922, 1976 and 1994. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

--	--

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Sample copy

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.

2. **Owners' Responsibility Clause**

The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.

3. **Deviation Clause**

The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. **Payment of Freight**

- (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.
- (b) Prepaid. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.
- (c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.

5. **Loading/Discharging**

(a) **Costs/Risks**

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

(b) Cargo Handling Gear

Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranemen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.

(c) Stevedore Damage

The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.

6. Laytime

(a)* Separate laytime for loading and discharging

The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

(b)* Total laytime for loading and discharging

The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

(c) Commencement of laytime (loading and discharging)

Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.

If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count.

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

*Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

7. Demurrage

Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.

8. Lien Clause

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

9. Cancelling Clause

- (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
- (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date. The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.

10. Bills of Lading

Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

11. Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

12. General Average and New Jason Clause

General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2). If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

13. Taxes and Dues Clause

- (a) On Vessel - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (b) On cargo - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (c) On freight - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.

14. Agency

In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.

15. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.

16. General Strike Clause

- (a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
- (b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

- (c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

17. War Risks ("Voywar 1993")

- (a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

- (b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.
- (c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.
- (d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the

Copyright © 1994 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. As revised 1922, 1976 and 1994. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

- (e) The Vessel shall have liberty:-
- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
 - (ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;
 - (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
 - (iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;
 - (v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;
 - (vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.
- (f) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

18. General Ice Clause

Port of loading

- (a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.
- (b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.
- (c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.

PART II
GENCON 1994 Uniform General Charter

Port of discharge

- (a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.
- (b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.
- (c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

19. Law and Arbitration

- (a)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final. For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.
- (b)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.
- (c)* Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.
- (d) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.

** Where no figure is supplied in Box 25 in Part I, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.



CONGENBILL 94

BILL OF LADING

Shipper

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.

Reference No.

Consignee

Notify address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.

Received on account of freight:

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

BILL OF LADING

Page 1

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY BIMCO

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.
- (2) **General Paramount Clause.**
- (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
- (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
- In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
- (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.
- (3) **General Average.**
- General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.
- Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.
- (4) **New Jason Clause.**
- In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.
- (5) **Both-to-Blame Collision Clause.**
- If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.
- The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf.

III – Letter of protest

EXPERTISES ■ CONTRÔLES ■ SURVEILLANCES ■ PRÉVENTION



MESSAGE

Date /Date : April, 01st 2020

De/ From : Société: JLB Expertises CI
☎ direct / Direct: +225 21 35 40 35
Fax: +225 21 35 40 42

A/To : MV MISS SIMONA
To : Owners/Master
To : Wiggins Expertises
CC : Movis
CC : Coxco
CC : M. Jean-Loup Barral Fax : +33 4 96 11 28 35
Nb. de pages/Number of pages : 1

Objet/ Subject : M/V MISS SIMONA at Abidjan on 30/03/2020
1 000 MT of rice f.a.o [REDACTED]
Letter of Protest,

O/R : 4/D/5046/20

Dear Sirs,

Please be informed that we have been appointed as Cargo Surveyor on behalf of Cargo Underwriters and for account of cargo interests to attend the hatches opening inspection on board the above-mentioned vessel and to organize a tally and a survey during the unloading of the subject consignment.

We would like to draw your attention on the following Situation:

From the beginning of discharge operations up to 31/03/2020, wet bags are discharged from holds mainly on the side and of vessel's holds. A total of **78 wet bags** have already been discharged.

On 01/04/2020 from 09:50 AM to 10:00 AM a Silver Nitrate Test was performed on bags and theirs contents in the presence of below cited parties:

- Mr. Kouame Baudelaire, Wiggins Expertises, Surveyor acting on behalf of P&I Club
- Mr. Koffi Serge Patrick, JLB Expertises, Surveyor acting on behalf of Cargo Interests

The result of the Test was found **NEGATIVE**.

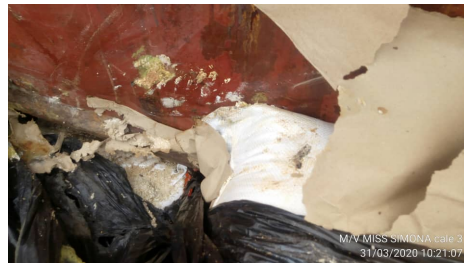
In the name of our principals and without prejudice to the rights and recovery of Cargo Interests involved, we hereby hold you fully liable for the above situation and for all consequential losses.

Best regards



Immeuble Les Dunes - Est - Bd V. Giscard d'Estaing • 26 B.P. 1226 Abidjan 26 • Tél. : +225 21 35 40 35 • Fax : +225 21 35 40 42
E-mail : abidjan@jlbexpertises.com - Web site : www.jlbexpertises.com
R.C. : CI-Abj-2014-M-15729 - C.CONT. : 1201680 K

Pictures





TABLES DES MATIERES

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE.....	5
TABLES DES ABREVIATIONS.....	7
INTRODUCTION	8

PARTIE 1 : LA GESTION OPERATIONNELLE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE MARITIME.....	16
--	-----------

<u>TITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT MARITIME</u>	<u>18</u>
---	------------------

CHAPITRE 1 : LES RISQUES INHERENTS A LA NATURE DU RIZ	19
--	-----------

Section 1 : Généralités sur le riz	19
---	-----------

<u>I – La diversité du riz</u>	<u>19</u>
---	------------------

A – Classifications du riz selon le système harmonisé	20
--	-----------

B – Autres différenciations du riz	21
---	-----------

<u>II – Production et marché international du riz</u>	<u>23</u>
--	------------------

A – Indications sur le marché global du riz	23
--	-----------

B – Marchés du riz selon les variétés.....	24
---	-----------

Section 2 – Spécificités du riz et risques inhérents.....	25
--	-----------

<u>I – L’humidité du riz</u>	<u>25</u>
---	------------------

<u>II – Risques classiques inhérents aux grains.....</u>	<u>27</u>
---	------------------

CHAPITRE 2 : LES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME.....	29
---	-----------

Section 1 : Les difficultés rencontrées dans les ports de chargement et de déchargement	29
--	-----------

<u>I – Ports de chargements</u>	<u>30</u>
--	------------------

<u>II – Ports de déchargement</u>	<u>33</u>
--	------------------

Section 2 : Risques pendant le transport maritime.....	35
---	-----------

<u>I – L’existence du péril de mer commun à tout transport maritime.....</u>	<u>35</u>
---	------------------

<u>II – Les risques maritimes spécifiques au riz.....</u>	<u>37</u>
--	------------------

TITRE 2 : LA PREVENTION ET GESTION DES RISQUES DU TRANSPORT

MARITIME DE RIZ..... 40

CHAPITRE 1 : LES MESURES PREVENTIVES MISES EN PLACE POUR

ECARTER LES RISQUES 41

Section 1 : Les mesures préventives aux ports de chargement et de déchargement..... 41

I – Mesures préventives au port de chargement..... 42

II – Mesures préventives aux ports de déchargement..... 44

Section 2 : Les mesures préventives pendant le transport maritime 46

I – L’ensachage de la marchandise 46

II – La ventilation des sacs de riz pendant le voyage maritime 47

CHAPITRE 2 : LA GESTION DU RISQUE A LA CONSTATATION DES

DOMMAGES 50

Section 1 : A la constatation des dommages 51

I – Lettres de réserves 51

II - Expertise et expertise contradictoire 52

Section 2 : Gestion du sinistre en cas de constatation des dommages..... 54

I – Pointage de la marchandise 55

II – La fin des risques pour l’assuré et minimisation des avaries et pertes..... 57

PARTIE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DU TRANSPORT DE RIZ PAR VOIE

MARITIME..... 59

TITRE 1 : LES RISQUES LIES AUX ASPECTS CONTRACTUELS DU TRANSPORT

MARITIME DE RIZ..... 61

CHAPITRE 1 : LES ENJEUX RELATIFS AUX CLAUSES DE CONTRAT DE

TRANSPORT MARITIME 63

Section 1 : Généralités sur les contrats liés aux transport maritime 64

I – La concordance des termes la charte partie et du contrat de vente..... 64

II – Clauses de charte partie pouvant poser des difficultés..... 66

Section 2 : La clause f.i.o.s.t dans les chartes parties relatives au chargement et déchargement de la marchandise 68

CHAPITRE 2 : L’IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR RESPONSABLE DES

DOMMAGES 74

Section 1 : Analyse générale de l’identification du transporteur 74

I – Single ship company..... 75

II – Le transporteur réel dans la chaîne d’affrètements 76

Section 2 : Analyse spécifique du transporteur pour le transport de riz.....	78
<u>TITRE 2 : LA GESTION JURIDIQUE DES RISQUES DU TRANSPORT MARITIME</u>	
<u>DE RIZ</u>	81
CHAPITRE 1 : LES CLAUSES CONTRACTUELLES ADAPTEES POUR LIMITER	
ET COUVRIR LES RISQUES	82
Section 1 : Aspects contractuels.....	82
Section 2 : L'étendue de la couverture de la police d'assurance faculté du riz en sacs...	85
CHAPITRE 2 : LA NEGOCIATION D'UNE LETTRE DE GARANTIE POUR	
GARANTIR UN RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR	89
Section 1 : la négociation d'une lettre de garantie	90
<u>I – Émission de la lettre de garantie</u>	<u>90</u>
<u>II – La clause de compétence dans la lettre de garantie</u>	<u>92</u>
Section 2 : Recours contre le réel transporteur.....	93
 CONCLUSION	 96
 BIBLIOGRAPHIE	 98
TABLES DE JURISPRUDENCE	102
ANNEXES	105
I – Lettre de Garantie	105
II – GENCON 1994 – VOYAGE CHARTER PARTY & CONGEN BILL	108
III – Letter of protest	119
TABLES DES MATIERES	122

Mots clefs : Transport maritime de riz ; riz ; assureurs maritimes ; courtier en assurances maritimes ; risques ; responsabilité du transporteur ; charte partie au voyage ; clause f.i.o.s.t. ; Afrique de l'Ouest ; Asie du Sud-Est

La gestion du transport maritime de riz se compose de deux aspects : la gestion des risques opérationnels et la gestion des risques contractuels et assurantiels. Les risques opérationnels sont tous les risques rencontrés lors de l'acheminement des marchandises. Le risque de dommage à la marchandise commence aux ports de chargement en Asie du Sud-Est des sacs de riz dans le navire, et le risque de dommage se finit aux ports de déchargement en Afrique de l'Ouest. Le voyage maritime est aussi facteur de risques. Des mesures préventives peuvent être prises en amont, et d'autres mesures peuvent être prises à la constatation des dommages.

Dans le cas des risques juridiques, la gestion des risques contractuels et assurantiels passe par l'adaptation des clauses des contrats liés au transport maritime de riz. L'ajout de clauses plus favorables aux affréteurs dans la charte partie au voyage est un des moyens pour équilibrer les obligations entre fréteur et affréteur. Le management des risques par les assurances permet de sensibiliser les acteurs du monde maritime. Enfin, lors de la constatation des dommages, les lettres de garantie permettent de sécuriser une créance maritime et de favoriser le recours.

Key words: maritime transport of rice ; rice ; marine underwriters ; marine brokers ; risks ; carrier liability ; voyage charter parties ; f.i.o.s.t clause ; West of Africa ; South East of Asia

Managing the maritime transport of rice has two aspects: the management of operational risks and the management of contractual and insured-based risks. The operational risks could be defined as all the risks occurring during the carriage of goods. Risks begin in loading ports in South East Asia and ends in discharging ports in West Africa. The sea voyage has also some risks. Preventive measures can be taken before risks occur, and other measures could be taken when damage are found.

Management of contractual and insured-based risks is about adapting clauses in marine contracts for the carriage of rice. Adding clauses that are more in favor to charterers in voyage charter parties is also a means to balance the obligations between charterers and owners. Risk management by underwriters helps to increase awareness in marine world. When damage is found, letters of undertaking work as safeguard of the recovery claim.