

## ATTENTION SUR:

# L'Inter Club Agreement : l'acte rend responsable, non la faute (jurisprudence anglaise, 'Yangtze Xing Hua')

Par James CLANCHY • Arbitre Commercial à Londres

[www.jamesclanchy.com](http://www.jamesclanchy.com)

La décision rendue par la Cour d'appel le 13/02/2017, à laquelle nous nous référons ci-dessous, met en évidence la notion de partage des responsabilités entre armateurs et affréteurs-à-temps dans le cadre de l'Inter Club Agreement 1996.

Nous remercions M. James CLANCHY qui nous communiqué ses commentaires sur l'Arrêt de la Court of Appeal dans l'affaire *Transgrain Shipping (Singapore) Ltd c/Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd (MV 'Yangtze Xing Hua')* [2017] EWCA Civ 2107.

### - OBSERVATIONS DE M. JAMES CLANCHY -

Conçue pour simplifier les partages des responsabilités entre armateurs et affréteurs-à-temps et éviter les procédures, l'Inter Club Agreement 1996 (l'ICA) se voit néanmoins débattu devant les juridictions arbitrales et étatiques.

La Chambre Arbitrale Maritime de Paris a vu de telles affaires ; les arbitres londoniens aussi. Une décision d'un tribunal arbitral a été récemment confirmée par la Commercial Court ainsi que par la Court of Appeal dans l'affaire *Transgrain Shipping (Singapore) Ltd c/Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd (MV 'Yangtze Xing Hua')* [2017] EWCA Civ 2107.

La question de droit posée dans l'appel à la Cour portait sur l'interprétation de la clause 8(d) de l'ICA :

*"d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo):*

*50%Charterers*

*50% Owners*

*unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim."*

L'acte dans l'expression 'act or neglect', supposait-il un élément de faute ? Le tribunal arbitral a décidé que non. Le juge de la Commercial Court a été d'accord avec les arbitres.

Pour le maritimiste Lord Justice Hamblen dans la Court of Appeal, la réponse était simple : 'Le sens naturel du mot 'act' est quelque chose qui est fait. Il n'implique pas la culpabilité.

Les affréteurs étaient donc 100% responsables des avaries à la cargaison, les instructions qu'ils avaient données aux armateurs d'attendre au mouillage pendant plus de 4 mois en étant la cause.

- **Un lieu de stockage flottant aux frais du réceptionnaire**

L'arbitrage concernait un différend entre les armateurs du *Yangtze Xing Hua* et ses affréteurs, Transgrain, et plus précisément entre leurs P&I clubs respectifs.

Le navire avait été affrété en août 2012 pour transporter une cargaison de farine de soja de l'Amérique latine en Iran. N'ayant pas reçu le prix de la cargaison, Transgrain a donné instruction au navire d'attendre au port de déchargement pendant plus de 4 mois.

Selon le tribunal arbitral (feu M. Colin Sheppard, M. Roger Rookes, et M. Michael Baker-Harber), il était évident qu'il convenait aux affréteurs/chargeurs de se servir du navire comme un lieu de stockage flottant aux frais du réceptionnaire. D'où leur attitude 'bizarrement détendue'. Non seulement il s'agissait d'un stockage pas cher, mais il était plus facile de détourner la cargaison, si nécessaire, parce qu'elle était déjà sur un navire.

La cargaison a commencé à surchauffer. Quand elle a enfin été déchargée au mois de mai 2013, des avaries ont été trouvées.

Une réclamation initiale de €5 millions, présentée aux armateurs par les intérêts cargaison, a été réduite, après négociation, à environ €2,6 millions. Ensuite les armateurs ont demandé cette somme aux affréteurs, Transgrain. C'est alors que l'ICA est entré en jeu.

Le tribunal arbitral a décidé que la nature propre de la cargaison (y compris son contenu d'eau et d'huile) et la période prolongée au mouillage ont causé les avaries. Les affréteurs n'étaient pas fautifs mais ce qu'ils ont chargé et les instructions d'attendre au port de déchargement auraient, en toute probabilité, causé les avaries. La décision prise par les affréteurs était un acte pour les besoins de la clause 8(d) et ils devraient donc supporter 100% des conséquences.

C'est cette analyse dans la sentence arbitrale qui a fait l'objet de l'appel des affréteurs au tribunal de commerce et ensuite à la cour d'appel.

- **Une approche mécanique du partage des responsabilités**

Les juges n'étaient pas disposés à regarder la question de la faute. Pour eux, l'ICA était essentiellement une solution pour des problèmes d'assurance. Même transposé en convention entre armateurs et affréteurs, le partage de responsabilités qu'il prévoyait était plus ou moins mécanique.

En interjetant appel devant la Court of Appeal, les affréteurs se sont référés aux versions précédentes de l'ICA qui étaient basées, selon eux, sur la notion de la faute. Cette 'archéologie' n'a pas impressionné la Cour. L'ICA avait vu des changements substantiels en 1996 et la version courante de la clause 8(d) n'employait pas le mot 'fault'.

Pour Lord Justice Hamblen, la question critique sous la clause 8(d) était : est-ce que la réclamation provenait, en fait, de l'acte décrit ? Elle ne dépendait pas de la culpabilité légale ou morale.

Les appels des sentences arbitrales sur des questions de droit sont assez rares sous l'Arbitration Act 1996 (section 69) ; les appels à la Court of Appeal encore plus rares. L'importance des avaries dans cette affaire a permis aux clubs de s'offrir le luxe d'une analyse de l'ICA par des juges expérimentés dans le domaine. Même si les juges sont arrivés au même résultat que les arbitres, leurs décisions publiques et bien raisonnées seront utiles pour ceux qui s'occupent des partages des responsabilités. En principe, elles éviteront des litiges à ce sujet, ce qui était le but de l'ICA.

## FOCUS ON:

# The Inter Club Agreement: act determines liability, not fault (English Commercial Court decision, ' Yangtze Xing Hua ')

By James CLANCHY • Commercial Arbitrator in London

[www.jamesclanchy.com](http://www.jamesclanchy.com)

*The decision rendered by the Court of Appeal on 13/12/2017 commented below, is focused on the apportionment of liability between shipowners and time charterers under the Inter Club Agreement 1996.*

*We would like to thank Mr. James CLANCHY who has commented the decision issued by the Court of Appeal in Transgrain Shipping (Singapore) Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd (MV ' Yangtze Xing Hua ' ) [2017] EWCA Civ 2107.*

### - OPINION OF Mr. JAMES CLANCHY -

Designed to simplify the apportionment of liability between shipowners and time charterers and avoid litigation, the Inter Club Agreement 1996 (ICA) is nevertheless fought over before arbitral tribunals and state courts.

The Chambre Arbitrale Maritime de Paris has seen such cases, as have London arbitrators. A decision of an arbitral tribunal has recently been confirmed by the Commercial Court and the Court of Appeal in *Transgrain Shipping (Singapore) Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd (MV ' Yangtze Xing Hua ' )* [2017] EWCA Civ 2107.

The question of law raised in the appeal to the court concerned the interpretation of clause 8 (d) of the ICA:

*“d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo):*

*50% Charterers*

*50% Owners*

*unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that Party shall then bear 100% of the claim.”*

Does the act in the expression 'act or neglect' presuppose an element of fault? The arbitral tribunal decided not. The Commercial Court judge agreed with the arbitrators.

For Lord Justice Hamblen (a shipping lawyer) In the Court of Appeal, the answer was simple: ' The natural meaning of the word 'act' is something which is done. It does not connote culpability.'

The charterers were therefore 100% responsible for the damage to the cargo, the instructions they had given to the shipowners to wait at anchor for more than four months being the cause of that damage.

- **Floating storage at the receiver's expense**

The arbitration concerned a dispute between the owners of the *Yangtze Xing Hua* and its charterers, Transgrain, or more precisely between their respective P&I clubs.

The vessel was chartered in August 2012 to carry a cargo of soya bean meal from Latin America to Iran. Not having been paid for the cargo, Transgrain instructed the vessel to wait at the discharge port for more than four months.

According to the arbitral tribunal (the late Mr. Colin Sheppard, Mr. Roger Rookes, and Mr. Michael Baker-Harber), it was obvious that it was convenient for the shippers/charterers to use the vessel as floating storage at the recipient's expense. Hence their 'strangely relaxed' attitude. Not only was it cheap storage, it would be easier to divert the cargo, if necessary, because it was already on a ship.

The cargo began to overheat. When it was finally discharged in May 2013, damage was found.

An initial claim of €5 million, presented to shipowners by cargo interests, was reduced, after negotiation, to about €2.6 million. The shipowners subsequently demanded this sum from the charterers, Transgrain. The ICA then came into play.

The arbitral tribunal decided that the inherent nature of the cargo (including its moisture and oil content), and the extended period at anchor, caused the damage. The charterers were not at fault but what they loaded, and the instructions to wait outside the discharge port, was in all probability, the cause of the damage. The decision made by the charterers was an act for the purposes of clause 8 (d) and they should therefore bear 100% of the consequences.

It is this analysis in the arbitral award which was the subject of the charterers' appeal to the Commercial Court and then to the Court of Appeal.

- **A mechanical approach to apportionment of liability**

The judges were not willing to look at the question of fault. For them, the ICA was essentially a solution to insurance problems. Even transposed into an agreement between shipowners and charterers, the apportionment of liability which it contemplated was more or less mechanical.

On making the appeal to the Court of Appeal, the charterers referred to previous versions of the ICA which, they said, were based on the notion of fault. This 'archaeology' did not impress the court. The ICA had seen substantial changes in 1996 and the current version of clause 8 (d) did not use the word 'fault'.

For Lord Justice Hamblen, the critical question under clause 8 (d) was: did the claim come in fact arise from the act described? It was not dependent on legal or moral culpability.

Appeals from arbitral awards on questions of law are quite rare under the Arbitration Act 1996 (section 69); appeals to the Court of Appeal even rarer. The size of the damage in this case allowed the clubs the luxury of an analysis of the ICA by experienced judges in the field. Even if the judges have arrived at the same result as the arbitrators, their public and well-reasoned decisions will be useful for those who deal with the apportionment of liability.

In principle, they will avoid litigation on this issue, which was the aim of the ICA.