



Vues sur mer : Les arrêts LINDOS & PELLA ... un grand pas ... en attendant la suite.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

L'arbitre praticien, au contact journalier des chartes-parties et des connaissements de type Congenbill comportant une référence claire à la charte et à sa clause compromissoire a souvent mal compris l'inopposabilité de ces clauses au tiers porteur en l'absence de son acceptation expresse.

J'avais, en novembre 2004, estimé nécessaire de souligner aux arbitres qu'elle était la position de la communauté maritime sur ce sujet (Le Droit Maritime Français numéro 653 page 883 : *l'incorporation des clauses de charte-partie dans les connaissements*).

Les arrêts Lindos et Pella ont été abondamment et diversement commentés notamment dans Le Droit Maritime Français. Il n'est point utile d'y revenir, sauf à souligner que la Cour de Cassation rejoint une position largement majoritaire dans la communauté arbitrale maritime internationale, renforçant ainsi la crédibilité de l'arbitrage en France.

Dans la plupart des cas, les connaissements de charte-partie incorporent aussi une mention plus générale du genre : « *Toutes les clauses, conditions et exceptions de la charte-partie du... sont réputées incorporées dans le présent connaissement* ». Il apparaît immédiatement à tout juriste, respectueux des droits du tiers porteur, impensable que de telles clauses puissent lui être opposées. Et pourtant

Nos amis britanniques, confrontés à des problèmes identiques nous indiquent la voie à suivre pour rendre un jugement ou une sentence qui détermine avec précision ce que sont dans cet engagement contractuel les obligations de chacune des parties. La méthode consiste à analyser et interpréter les clauses de la charte-partie pour savoir lesquelles peuvent concerner le réceptionnaire porteur du connaissement. L'interprétation se doit d'être stricte et ne retenir que les clauses qui concernent à l'évidence le réceptionnaire, qui sont claires et ne présentent aucune ambiguïté.

À titre d'exemple, l'incorporation des termes F.I.O. signifie, sans contestation possible que la responsabilité de l'armateur cesse à l'ouverture des cales et qu'on ne peut lui réclamer des avaries constatées en magasin après manutention, sauf à prétendre que le réceptionnaire et son assureur subrogé ne savent pas lire.

A ceux qui prétendent que cette position fait peu cas des dispositions impératives du contrat de transport qui prévoit la responsabilité jusqu'à la livraison, il convient de répondre que c'est pourtant la pratique maritime commerciale habituelle. Le réceptionnaire tiers porteur organise le déchargement avant l'arrivée du navire, choisit ses manutentionnaires et les paie, sachant parfaitement que ces opérations lui incombent. Ce sont les usages. Enfin s'il était une clause dont l'application au tiers porteur pouvait être discutée, c'était bien la clause compromissoire et la Cour de Cassation a franchi le pas. Pour les clauses concernant le déchargement, le simple bon sens devrait suffire.

En fait, la jurisprudence française n'a jamais bien fait la différence, qui fondamentalement existe, entre le connaissement de ligne régulière, contrat de transport et le contrat d'affrètement qui donne lieu à l'émission d'un connaissement sur lequel les parties prennent bien soin d'informer le tiers porteur de l'incidence des termes de charte qui peuvent le concerner. Dans le cas de l'affrètement, les relations complexes qui lient l'affréteur et son réceptionnaire sont inscrites dans le contrat de vente, le contrat d'affrètement et le connaissement. Vouloir isoler le connaissement sans tenir compte des mentions qu'il contient ne peut conduire qu'à de mauvaises décisions sur les responsabilités réciproques.

