

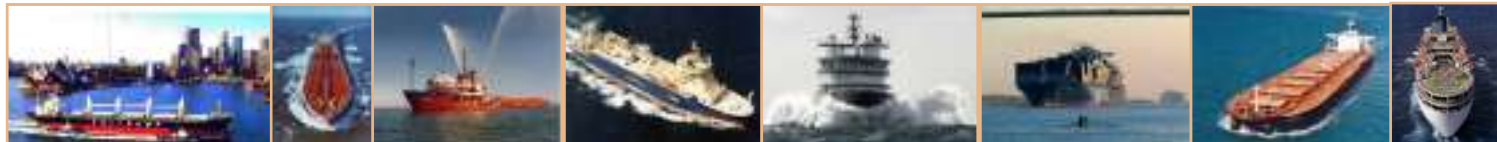
Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin



“Hora fugit, stat jus”

Clause Paramount - Régime juridique applicable

Pierre Raymond

Secrétaire Général de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Arbitre maritime

La lecture de la clause Paramount contenue dans les chartes-parties et dont les dispositions concernent le régime juridique applicable aux connaissements émis dans le cadre de ces chartes, peut paraître difficile à certains et son interprétation parfois ambiguë. Une récente sentence de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (N°1156 du 25/08/08) concernant un litige pour avaries et manquants dans une cargaison de riz éclaire la traduction et l'interprétation des dispositions de cette clause.

Le navire avait chargé une cargaison de riz en sacs à Kakinada (Inde) et déchargé à Dakar (Sénégal). Quel était le régime juridique applicable sachant que l'Inde n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 et que le Sénégal, s'il a ratifié la Convention de Bruxelles, a également ratifié la Convention de Hambourg de 1978 ?

Par application de la clause Paramount, si l'on considère que l'Inde n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles (en donnant au mot « enacted » le sens de « ratifié », voir le texte anglais de la clause ci-après), c'est la « corresponding legislation » du pays du port de déchargement qui doit être prise en considération.

L'armateur prétendait que les règles de Hambourg devaient s'appliquer, puisque c'était la « corresponding legislation » du port de déchargement, ce qui lui permettait d'écartier sa responsabilité pour certaines avaries (notamment de manutention). Les arbitres ont jugé différemment. Leur motivation est reproduite comme suit :

[[Sur la loi applicable

Un débat important s'est ouvert devant le tribunal arbitral quant à l'interprétation de la clause Paramount insérée aux connaissements couvrant le transport litigieux.

On rappelle que cette clause est ainsi rédigée :

“ (2) General Paramount clause.

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification 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.”

L'Inde, pays de chargement, n'ayant pas ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, les parties se sont affrontées sur le sens à donner à la formule « corresponding legislation » du pays de déchargement, le Sénégal.

On rappelle ici que le Sénégal, après avoir adhéré à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, a ratifié le 17 mars 1986, la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

- **Pour le demandeur**, la « corresponding legislation » doit se comprendre comme étant une législation du pays de déchargement équivalente dans son contenu aux dispositions de la Convention de 1924. Les Règles de Hambourg ne peuvent, de ce point de vue, être considérées comme équivalentes, compte tenu du régime différent des obligations et des responsabilités du transporteur maritime qu'elles mettent en place. Les Règles de Hambourg doivent donc être écartées et il doit être fait application des Règles de la Haye, ultime solution prévue par la clause Paramount lorsque ni le pays de chargement, ni le pays de déchargement ne contiennent de dispositions équivalentes à celles de la Convention de 1924. Toutefois, sur la question qui a été posée aux parties par le Tribunal arbitral quant au sens à donner aux termes « as enacted » et « such enactment », le demandeur propose de lire ces termes comme visant les lois internes « incorporant » les dispositions de la Convention internationale dans un texte législatif interne. Il invoque au soutien de cette interprétation, outre différents dictionnaires, les travaux de William Tetley « Marine cargo claims, 3rd edition » et l'ouvrage « Droit anglais » du Centre d'études juridiques comparatives de l'Université de Paris I, sous la direction de J.A.Jolowitcz. Il en conclut que la Convention de 1924 doit recevoir application au travers du « Carriage of goods by sea Act » indien de 1925 qui en a incorporé les règles en droit interne indien.

- **Pour le défendeur**, au contraire, la « corresponding legislation » serait la législation du pays de déchargement dans le domaine des transports de marchandises par mer, quel que soit son contenu. Il s'agirait des Règles de Hambourg, qui sont obligatoirement applicables aux transports au départ ou à destination du pays qui les a ratifiées. Le Sénégal a ratifié les Règles de Hambourg. Il est le pays de destination. Ces règles s'appliquent donc.

Le défendeur n'attache d'importance qu'à l'interprétation de « corresponding legislation » car la traduction de « enacted » selon le dictionnaire Harraps, c'est-à-dire « décrété » ne permet pas de dire que l'Inde a ratifié la Convention de Bruxelles.

- **Pour le tribunal arbitral**, il est évident que cette question d'interprétation de la clause Paramount est tout à fait fondamentale et qu'elle est mal posée lorsqu'elle se borne à l'interprétation des termes « *corresponding legislation* » du pays de déchargement.

En effet, pour le tribunal arbitral, le problème d'interprétation se situe en amont de cette formule et repose d'abord sur le sens que l'on donne aux termes « *as enacted* » et « *such enactment* ».

Traditionnellement, si l'on peut dire, les tribunaux français, pas plus que les praticiens, ne semblent s'être interrogés sur le sens exact de ces mots. Dans l'esprit des juristes et magistrats français, tout se passe comme si les termes en question devaient se rapporter à une procédure de ratification au sens « *français* » du terme. En conséquence, il est habituel de lire que l'Inde n'ayant pas « *ratifié* » la Convention de 1924, celle-ci ne peut être considérée comme loi applicable, lorsque le port de chargement est en Inde. Partant de là, dans la jurisprudence récente, ce sont bien les termes « *corresponding legislation* » qui ont retenu l'attention, avec les variations de traduction que l'on sait.

Mais, pour le tribunal arbitral, le mot « *enacted* » n'est pas l'équivalent du mot « *ratified* ». Il n'est donc pas indifférent que la clause Paramount utilise le mot « *enacted* » plutôt que le mot « *ratified* » tout aussi connu des juristes anglais. Dans le langage juridique anglais, l'« *enactment* » vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et, ici, la procédure par laquelle la Convention internationale de 1924 a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement.

Or l'Inde, comme beaucoup de pays de l'ex-Commonwealth britannique, a transposé en droit interne, dès le 21 septembre 1925, les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette transposition est littéralement un « *copié-collé* » de la Convention de Bruxelles dans sa version originelle, en tout cas sur tous les points qui soulèvent difficultés en l'espèce : régime des obligations du transporteur, limites juridiques du transport maritime (de palan à palan), exonérations et limitations de responsabilité.

Dès lors, le tribunal arbitral estime que les décisions judiciaires françaises invoquées dans un sens ou dans l'autre par les parties au soutien de l'interprétation de la formule « *corresponding legislation* » sont ici sans intérêt. En effet, l'interprétation de cette formule n'est nécessaire qu'en fonction de l'interprétation préalable des termes « *as enacted* » ou « *such enactment* », si, et seulement si, alors on constate que le pays de chargement n'a jamais « *enacted* » la Convention de 1924.

Le tribunal arbitral considère que la clause Paramount renvoyant à cet « *enactment* » des Règles de la Haye par le pays de chargement, c'est bien le « *Carriage of goods by sea Act* » du 21 septembre 1925, que la clause Paramount désigne comme loi compétente pour régir le transport au départ d'un port de l'Inde. Le tribunal arbitral appliquera donc ces règles au transport objet du litige.]]

Ainsi en s'interrogeant sur le sens exact des mots, les arbitres ont suppléé à une interprétation des juges pas toujours satisfaisante.

En effet, en traduisant « *enacted* » par « *ratifié* », les juges mais aussi les arbitres, en écartant l'application de la Convention de Bruxelles, ne s'étaient intéressés jusqu'alors qu'au second volet de la clause Paramount, c'est à dire l'application de la « *corresponding legislation* » du pays du port de déchargement.

L'incorporation des dispositions de la Convention de Bruxelles, si cela est le cas dans la loi du pays de chargement, permet d'éviter l'écueil de la « *corresponding legislation* » du pays de déchargement, dont l'interprétation peut poser problème.

