

Gazette de la Chambre



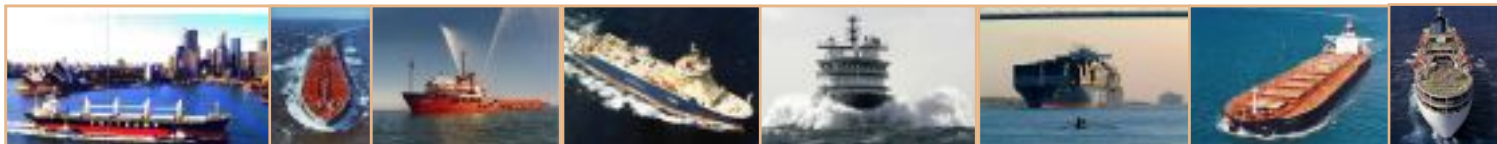
Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

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

Editeur : Jean Yves Grondin

3 numéros par an

Numéro 22 - Printemps 2010



“Sub lege libertas”

Le fait du Prince en droit maritime

Yves Tassel

Professeur émérite de l'Université de Nantes

Les autorités de police sanitaire d'un port refusent que la marchandise soit déchargée parce qu'elle est avariée par de l'eau (*Sent. CAMP n° 1102, 2 août 2004, navire El Kef, DMF 2005. 157*) ; une cargaison de 800 cartons de bouteilles de whisky en transit dans un port libanais est saisie par les douanes (*CA. Aix-en-Provence, 11 mars 2004, BTL 2004. 703*) : dans ces deux cas, l'armateur peut-il être exonéré de la responsabilité qui, a priori, lui incombe pour ne pas être en mesure de délivrer la marchandise transportée ? Un navire est, par décision de justice, saisi dans le port de déchargement du précédent voyage (*Sent. CAMP n° 1116, 30 juin 2005, navire Winner, DMF 2006. 331*) : le fréteur doit-il répondre de sa non présentation dans les limites du délai contractuel prévu par la dernière charte-partie au voyage souscrite ? On le voit, des autorités de police des douanes, de police sanitaire ou de police du maintien de l'ordre, voire une autorité judiciaire, gênent parfois la bonne réalisation d'un contrat. Dans quelle mesure l'armateur ainsi empêché d'exécuter ses obligations est-il protégé des conséquences dommageables qui s'en suivent ?

La réponse relève de la délicate notion juridique de « fait du Prince ». On désigne par cette expression « une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire » (*CA Rouen (2e Ch. civ.), 23 mai 2001, Hanjin Shipping c./ SA Thyssen, Navire Vosa Carrier, DMF 2002. 44, obs. Vialard intitulées « Ascenseur pour l'échafaudage d'un cas excepté : le fait du Prince », et DMF HS n° 7, p. 69, n° 81, obs. Bonassies - CA Paris (5e Ch sect. A), 20 mars 2002, Mitsui OSK Line c/ Crystal et Bax Global, navire Vosa Carrier, DMF 2004. 150, obs. Le Louer*). La notion est présente dans les Règles de La Haye – Visby sous l'expression formelle plus détaillée de « arrêt ou contrainte de prince, autorités du peuple ou autorité judiciaire » (art. 4.2.g), événement dont le transporteur ne répond pas et qui, pour cette raison, est qualifié de cas excepté de responsabilité du transporteur maritime.

Même si le « fait du Prince » n'est pas très fréquemment soutenu en justice, l'intérêt pratique et théorique de ce cas exonératoire de responsabilité ne fait aucun doute. Il pose, en effet, une double problématique relativement à la notion elle-même et à ses effets.

1 – La notion de « fait du Prince »

S'il n'est pas difficile de définir le « fait du Prince » (*cf. supra les deux arrêts Vosa Carrier précités*), la notion présente la double problématique suivante : on se demande si l'acte ou la décision doit présenter le caractère de l'illégalité ou, à tout le moins, de l'illégitimité ; on se demande aussi si la notion doit être limitée au fait constituant un événement de force majeure.

A - Certes, on peut facilement comprendre que la décision illégale ou illégitime d'une autorité publique ne pèse pas sur le débiteur de l'obligation dont l'exécution est ainsi devenue impossible. Sous réserve de la question de la force majeure, on peut admettre que le transporteur n'ait pas à répondre des conséquences d'une décision qui n'aurait pas dû être prise ou d'une action qui n'aurait pas dû avoir lieu. En conséquence, on a parfois estimé que le « fait du Prince » doit se réduire à la décision contraire au droit. Constitue une trace de cette pensée la sentence *Oakland Pioneer* qui insiste sur le caractère « totalement arbitraire » parce que « elle ne s'imposait nullement » de la décision prise, en l'occurrence le rejet de la totalité d'une cargaison de rations alimentaires destinées aux écoles d'Arabie Saoudite, alors que seule une infime partie de celles-ci avait été polluée par un mauvais arrimage dans les cales du navire (*Sent. CAMP n° 798, 18 mars 1991, DMF 1991. 545*).

Cependant, d'autres juristes pensent en sens contraire. Ainsi en était-il de Rodière, repris par Vialard, qui voit le « fait du Prince » dans la décision d'une autorité établie et exonératoire en elle-même (*Rodière, Affrètements et transports, Tome II, n° 760*), l'illégalité de la mesure ne venant que rendre, après coup, encore plus justifiée l'exonération du transporteur (*Vialard, sous navire Vosa Carrier, op. cit.*).

Cette seconde opinion nous semble préférable à la première parce qu'une décision légale ne cesse pas d'être contraignante. Autrement dit, l'essence de la notion ne se trouve pas, selon nous, dans le caractère illégitime de la décision mais dans son caractère irrésistible (insurmontable). En bref, dans l'expression « fait du Prince », l'accent ne doit pas être placé sur le mot « fait » mais sur le mot « Prince ». L'expression désigne définitivement l'acte d'autorité contraignant sans qu'il soit nécessaire de s'interroger sur son bien ou mal fondé.

Dès lors, il peut paraître paradoxal de se pencher sur le point de savoir si le fait doit constituer, en outre, un événement de force majeure. N'en est-il pas toujours ainsi dès lors que l'essence de l'autorité publique est de s'imposer ? La remarque est juste mais elle n'est pas concluante. Il se peut, en effet, que la décision de l'autorité publique ne soit pas, en elle-même, définitive. On touche ici à l'aspect le plus délicat de la notion.

B - La difficulté vient de ce que la notion renvoie, plus ou moins, à la souveraineté de l'Etat et aux instances qui le dirigent. Pour faire bref, on sait qu'il existe des Etats dits « de droit » et des Etats dont la pratique du droit atteint un degré peu conforme à celui que les Pays occidentaux acceptent. Il y a donc ici une marge de manœuvre intéressante et l'on comprend que le Juge ou l'Arbitre saisi de cette question vienne regarder d'un peu plus près si la décision invoquée par l'armateur était d'une nature telle qu'elle s'imposait véritablement à lui. Ainsi a-t-on plusieurs exemples de refus de tenir compte du « fait du Prince » au motif que l'armateur avait laissé faire alors qu'il lui était possible de s'opposer à l'action décidée par l'autorité publique. Pour motiver le refus de tenir compte du « fait du Prince » il est dit dans la sentence

Le fait du Prince en droit maritime (suite et fin)

Luka que « la décision judiciaire autorisant le déchargement de la cargaison n'avait pas fait l'objet d'un recours » (*Sent. CAMP n° 1103, 23 nov. 2004, DMF 2005. 159*).

Dans l'ensemble, le droit français se montre réservé pour retenir le « fait du Prince » en exigeant que ledit fait soit insurmontable. L'expression la plus forte de cette position figure dans la sentence **El Kef** où le refus du déchargement de la marchandise n'a pas été considéré exonérateur au motif que « en droit français [le « fait du Prince »] doit être apprécié suivant les critères de la force majeure et, en l'espèce, le caractère insurmontable faisait défaut, la cargaison ayant été totalement déchargée dans un port voisin » (*Sent. CAMP n° 1102, 2 août 2004, DMF 2005. 157*). Ce faisant les arbitres se conformaient à une jurisprudence relativement établie (*Cass. Com., 6 nov. 1979, arrêts Marseille-Fret, BT 1980. 294.- CA Lyon, 31 oct. 1980, BT 1981. 12.- CA Paris, 15 janv. 1997, BTL 1997. 200*), mais qui avait été infirmée par un arrêt de la Cour de cassation en date du 20 février 1990 qui insistait sur le fait que les cas exceptés des Règles de La Haye – Visby n'ont pas à présenter les caractères de la force majeure pour être exonérateurs (*Bull. civ. IV, p. 34*).

Ces exemples font percevoir que le Juge ou l'Arbitre doit se montrer très perspicace dans son analyse. Il en est également ainsi lorsqu'il doit décider sur les effets du « fait du Prince ».

2 – Les effets « fait du Prince »

Le « fait du Prince » ayant, par hypothèse, été retenu, la question se pose de savoir quel est son effet sur la responsabilité de l'armateur. Est-il d'office et définitivement exonéré de toute responsabilité ?

A - La question se pose parce que, même contraignante, il se peut que la décision de l'autorité publique ne soit que la réponse donnée à un événement qui a le transport pour origine et dont il doit répondre. Ainsi en est-il si le refus de décharger la marchandise trouve sa cause dans un événement imputable au navire. Deux exemples parlent d'eux-mêmes : la marchandise est jugée impropre à la consommation parce qu'elle est « mouillée » (*navire El Kef*) ou parce que, sur celle-ci, reposaient deux cadavres de passagers clandestins asphyxiés par la fumigation du blé (*Sent. CAMP n° 971, 24 oct. 1997, navire Secil Congo, DMF 1998. 706*).

Dès lors, si le « fait du Prince » se présente comme un événement qui, a priori, justifie la non exécution du contrat, cette analyse peut, a posteriori, être mise à mal. Dans les deux hypothèses précitées, la décision de l'autorité apparaît, en fin de compte, comme légitime mais ce n'est pas sur cet aspect des choses qu'il faut insister. Il faut considérer avant tout que l'on se trouve dans la matière de la causalité due à des faits successifs et, très précisément, dans la raison d'être véritablement à l'origine de la non exécution de l'obligation découlant du contrat. Dans le cas **El Kef**, la cause du refus de décharger est la mouille de la marchandise durant son transport maritime. Dans le cas **Secil Congo**, elle est la négligence du navire qui n'avait pas suffisamment surveillé le va-et-vient des personnes se mêlant aux dockers et dont la présence devait inciter le bord à être plus vigilant qu'il ne l'avait été. Dans l'un et l'autre cas, la cause de la décision de l'autorité publique établie rend le navire responsable de sorte que le « fait du Prince » ne peut pas être pour lui une cause d'exonération de responsabilité. Cependant, la question n'est pas totalement tranchée car il se peut aussi que la non exécution résulte de la coexistence de deux faits dont l'un est un « fait du Prince ». Quelle est alors la position du Juge ou de l'Arbitre ?

B - La jurisprudence montre que la solution dépend du point de savoir si l'on se trouve dans une situation de « faute contre faute » ou de « faute contre absence de faute ». L'exemple le plus probant est le cas **Secil Congo** précité dans lequel le tribunal s'est interrogé sur les conséquences juridiques de la coexistence du « fait du Prince » et d'une faute du débiteur. Deux analyses sont possibles. La première consiste à raisonner en termes de causalité et à opérer un partage de responsabilité (*en ce sens, Cass. Com., 5 mars 1996, DMF 1996. 507, rapp. Rémy*). La seconde analyse consiste à distinguer selon la nature du cas excepté. En présence d'une situation de « faute contre faute », le partage sera admis. On peut, en effet, considérer que le « fait du Prince » soit retenu même en réponse à une conduite fautive du transporteur dès lors que la décision a dépassé ce qu'elle aurait dû être en toute raison. Au contraire, dans le cas d'une situation de « faute contre absence de faute », on rendra toute sa force au principe de responsabilité de plein droit du transporteur et il n'y aura pas lieu à partage de responsabilité entre la faute du transporteur et le « fait du Prince ». En l'occurrence, la responsabilité totale du transporteur a été retenue parce que le refus de déchargement avait pour raison d'être la présence « fautive », dans la cale du navire, des deux passagers clandestins morts, le refus de décharger apparaissant alors comme totalement légitime.

Le « fait du Prince » est donc, au final, une notion utile et intéressante qu'il faut employer avec circonspection. Mais la contrainte d'une autorité publique établie, qui en est le critère essentiel, ne suffira pas à exonérer le transporteur dont la conduite fautive justifie la décision prise. Une étude récente montre que, sur onze décisions recensées, six ont admis ce cas excepté contre sept qui l'ont rejeté, avec une nette tendance ces dix dernières années à exonérer le transporteur sur la base de ce cas (*40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de LA Haye – Visby, DMF 2005. 908*). Cette évolution montre que l'idée que le droit maritime n'exige pas que ces cas exceptés de responsabilité présentent les caractères de la force majeure a justement fait son chemin. Le « fait du Prince » relève définitivement de la catégorie juridique du fait non imputable au transporteur et non du cas de force majeure.

