

Gazette de la Chambre



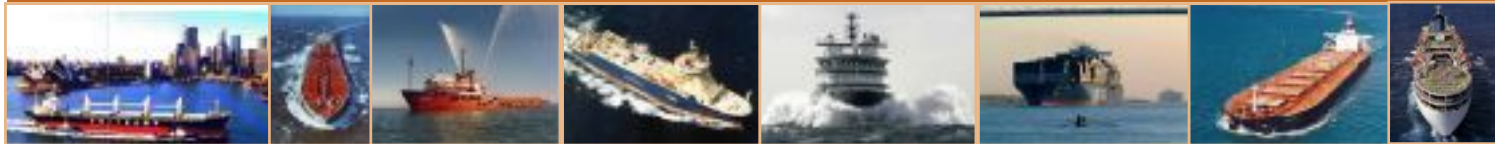
Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 24 - Hiver 2010 / 2011



"Qui rogat non errat"

Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie

La **Chambre Arbitrale Maritime de Paris** a invité les avocats maritimes et les arbitres de la Chambre, le 18 novembre 2010, à bord de la péniche du « Cercle de la mer » au pied de la Tour Eiffel, à une réunion débat sur le thème « Identification du transporteur » sur les connaissements de Charte-Partie. Les quelques 80 personnes présentes ont pu débattre sur ce sujet après avoir écouté les exposés de Messrs **Philippe Delebecque** et **Jean-Yves Thomas**, tous deux arbitres maritimes.

Nous reproduisons ci dessous les interventions des deux arbitres et un résumé du débat qui a suivi.

Intervention de M. Philippe Delebecque Notre réunion est l'occasion d'évoquer la « jurisprudence » de la CAMP sur une question importante et quelque peu controversée : l'identification du transporteur. On peut assurément parler de « jurisprudence arbitrale ». Celle-ci, a-t-on récemment écrit (cf. J.M. Jacquet, Avons-nous besoin de jurisprudence arbitrale ? Rev. arb. 2010, 445), dépend de la proximité que les arbitres peuvent avoir avec les règles qu'ils doivent appliquer au fond du litige. C'est précisément la situation de la CAMP qui est une chambre de professionnels du monde maritime.

Ce sont les armateurs, les assureurs, les courtiers, les chargeurs, les experts, les navigants d'hier et d'aujourd'hui et quelques juristes maritimes qui la composent et l'animent. Des sentences rendues se dégagent certainement une jurisprudence, à telle enseigne que, par exemple, les difficultés d'interprétation des surestaries ne se posent pratiquement plus : la plupart d'entre elles ont été réglées par les arbitres de la Chambre dans des décisions que les praticiens connaissent et apprécient. Depuis quelque temps de nouvelles questions se posent notamment sur les garanties attachées aux contrats de construction de navires de grande plaisance, sur les clauses dites de « *hardship* » stipulées dans les affrètements de longue durée ou encore sur la faculté de rompre d'une manière anticipée tel ou tel contrat maritime. Certains contentieux étant en cours, il faut s'abstenir d'en parler, la jurisprudence étant ici en cours d'élaboration. Contentons-nous, dans ces conditions, d'évoquer le thème, classique, mais récurrent, de l'identification du transporteur, spécialement lorsqu'un connaissement « *to be used with a charter party* » est émis, ne comporte pas d'en-tête et se trouve, le plus souvent, signé par un intermédiaire déclarant intervenir « *as agent only* ».

La jurisprudence étatique décide alors que le propriétaire du navire est le transporteur (Cass. com. 21 juill. 1987, « *Vomar* », DMF 1987, 573), ce qui permet au tiers porteur qui n'a pas connaissance de la charte et de ses données d'avoir un interlocuteur et de ne pas être privé de tout recours, quitte pour le propriétaire à exercer son propre recours dans le cadre de la C/P qui le lie. Cette solution a le mérite de la prévisibilité. Elle est, au demeurant, retenue par la communauté maritime internationale : les Règles de Rotterdam prévoient en effet (art. 37.2) que si les termes du contrat ne permettent pas d'identifier le transporteur conformément aux exigences de la convention internationale (art. 36.2), mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, « *le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur* ». Il reste que cette présomption est simple et peut être renversée, aussi bien en cas d'affrètement coque-nue que dans le cadre d'un affrètement à temps. En d'autres termes, si la jurisprudence « *Vomar* » sert de référence, elle ne doit pas être appliquée systématiquement. Les éléments de fait peuvent conduire à renverser la présomption qui pèse sur le propriétaire. C'est cette solution qu'il faut avoir à l'esprit, même si sa mise en musique ne va pas de soi. Ce sont précisément ces nuances dans lesquelles les arbitres peuvent (doivent ?) entrer, comme Jean-Yves Thomas va le démontrer.

Exposé de M. Jean-Yves THOMAS : Dans les litiges qui sont soumis aux arbitres de la Chambre Arbitrale Maritime, les demandes sont assez fréquemment dirigées contre le transporteur maritime. L'identification de celui-ci peut se poser lorsque le fréteur au voyage est affréteur à temps du navire, et qu'il n'en est donc pas l'armateur. L'identification du transporteur peut également être en question lorsque le vendeur C.A.F. de la cargaison est en même temps l'affréteur à temps.

Le point de vue ici exposé n'est pas celui du juriste, mais celui d'un arbitre praticien de l'affrètement et du transport maritime. Sans vouloir les opposer, car elles se complètent et fort heureusement, il faut constater que l'approche du juriste et celle du praticien sont différentes, l'un se référera d'abord au droit en vigueur et l'autre à sa pratique professionnelle. Or, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris est une organisation professionnelle et il est essentiel que le juridisme ne l'emporte pas sur la réalité des relations commerciales.

A propos de la rédaction du connaissement de charte-partie, il y a d'abord un point qui mérite d'être souligné et qui n'est peut-être pas assez précisé dans les divers commentaires que l'on peut lire ici ou là où il est souvent écrit que le connaissement est délivré par le capitaine ; dans la vie réelle, ce n'est pratiquement jamais le cas. Au mieux, on lui demandera de le signer mais les mentions qui y figurent se font rarement sous sa dictée, la seule chose qu'on lui demandera de vérifier c'est la quantité, en tonnes ou en unités de colisage ; il pourra éventuellement y inscrire des réserves mais il en sera souvent dissuadé quand cela peut remettre en cause le crédit documentaire. En outre, la charte-partie prévoira fréquemment que la signature des connaissements pourra ou devra être déléguée à l'agent consignataire. **Suite page 2**

“Identification du transporteur” Suite de la page 1

On répondra que cela importe peu si le connaissance est en fait établi par l'agent qui, en principe, est le mandataire de l'armateur. Ceci n'est qu'en partie vrai. A l'inverse de ce qui existe dans la ligne régulière où l'armateur opérateur a un contrôle complet sur son agent, dans le domaine de l'affrètement, c'est n'est pas le cas le plus fréquent. Déjà, lorsqu'il y a affrètement au voyage, et c'est une évolution qui aura été constante tout au long des quarante dernières années, l'agent du navire, payé par l'armateur, est le plus souvent désigné par l'affréteur.

Bien évidemment lorsque le navire est affrété à temps par le vendeur C.A.F. de la cargaison, ce dernier qui porte la double casquette de vendeur et de transporteur en charge de la gestion commerciale nommera et paiera l'agent.

Il en découle, tout naturellement, pour ce qui concerne les opérations commerciales, que l'agent considérera que son véritable client est non pas l'armateur qui le paie mais l'affréteur qui l'a désigné - et à plus forte raison quand le vendeur a affrété à temps le navire - qu'en conséquence, il en suivra les instructions lorsqu'il s'agira de rédiger la documentation, notamment d'inscrire ou non sur les connaissances le nom du transporteur. Encore faut-il, lorsque le nom d'un transporteur y figure, qu'il s'agisse bien du transporteur réel car certains affréteurs à temps s'autorisent en effet à faire mentionner l'armateur comme transporteur lorsque la charte-partie à temps prévoit qu'ils peuvent demander au capitaine de déléguer à l'agent la signature des connaissances ; on a pu le constater dans une affaire récente soumise à la Chambre.

On se trouve alors dans la situation pour le moins paradoxale, d'un connaissance de charte-partie où deux des parties principales au contrat, d'un côté le transporteur ou supposé tel, et de l'autre côté le destinataire n'ont pas eu leur mot à dire sur la rédaction du document qui les lie.

C'est souvent pour des raisons de commodité ou pour préserver les relations commerciales entre le réceptionnaire et le vendeur que l'armateur propriétaire se retrouve en position de défendeur, en particulier parce qu'il est souvent relativement facile de pratiquer une saisie conservatoire du navire afin d'obtenir une garantie de son P and I Club. On peut remarquer à ce propos que l'affréteur à temps est lui aussi normalement assuré en responsabilité, le plus souvent par affiliation à un P and I Club, et qu'il est toujours possible de saisir les soutes du navire qui lui appartient et d'obtenir de la même manière une garantie de son assurance.

Quand il s'agit d'un affrètement au voyage, le connaissance généralement utilisé, le « *congenbil* », mentionnera rarement le nom du transporteur qui sera en principe le fréteur au voyage. Si des dommages sont constatés à la délivrance de la marchandise, le tiers porteur du connaissance, qui n'est pas informé de l'éventuelle succession des affrètements et des sous-affrètements du navire, s'adressera naturellement à l'armateur propriétaire, quitte pour ce dernier à appeler en garantie son affréteur. La jurisprudence VOMAR de la Cour de cassation du 21 juillet 1987 trouve alors tout à fait logiquement son application.

Mais qu'en est-il lorsque le tiers porteur a connaissance de l'identité de l'affréteur à temps notamment lorsque sa demande est portée à l'encontre à la fois du fréteur, affréteur à temps du navire, et de l'armateur propriétaire ? En un tel cas, dans une sentence de la Chambre du 15 juin 2000, un arbitre unique avait condamné l'armateur propriétaire à indemniser le tiers porteur en s'appuyant sur un arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1992, navire TAMAR, selon lequel « *les connaissances intégrant la clause d'arbitrage de la charte-partie et signés par le capitaine du navire avaient été émis sous le timbre de la société propriétaire du navire laquelle figurait donc en qualité de transporteur maritime* ». On peut cependant se demander si, lorsque pour authentifier sa signature, le capitaine y ajoute le timbre du navire qui souvent porte le nom de la compagnie, cela suffit pour faire de l'armateur le transporteur alors que le capitaine est aux ordres de l'affréteur à temps pour ce qui concerne la gestion commerciale du navire et que par ailleurs le destinataire est parfaitement informé de l'identité du fréteur au voyage.

Si on considère maintenant le cas du navire affrété à temps par le vendeur C.A.F. de la cargaison, la situation peut se présenter différemment selon que le connaissance a changé ou non de main en cours de route. Si la cargaison a été vendue en cours de voyage, et que le connaissance est sans en-tête, le destinataire peut ne pas connaître le lien entre le navire et le transporteur réel et donc on se retrouve dans la situation où, en cas de dommages, en vertu de la jurisprudence VOMAR, il pourra se retourner envers l'armateur propriétaire. Mais si le destinataire est l'acheteur qui figure au connaissance et qu'un courant d'affaires régulier existe entre le vendeur et le destinataire, ce dernier n'ignore généralement pas l'identité du transporteur réel. Dans l'incertitude, il lui suffit d'interroger le capitaine ou l'agent sur le type d'affrètement dont le navire est l'objet.

C'est ce qui avait été mis en évidence par les arbitres dans une sentence de la Chambre du 31 août 2007. Il s'agissait, en l'espèce, d'un navire affrété à temps par le vendeur d'une cargaison de riz en sacs chargée en Chine à destination de plusieurs ports africains. Après un certain nombre de péripéties, le navire arriva à destination où des dommages à la cargaison furent constatés. Le connaissance étant sans en-tête, le destinataire et les assureurs subrogés formèrent une demande à l'encontre de l'armateur devant la Chambre dont la compétence résultait de la garantie obtenue du P and I Club à la suite de la saisie conservatoire du navire.

La défenderesse ayant contesté sa qualité de transporteur maritime, le Tribunal arbitral s'est attaché à vérifier si le destinataire de la cargaison avait pu identifier le transporteur réel. Or il ressortait du dossier que plusieurs semaines avant l'arrivée du navire, le vendeur, arguant d'un lourd déficit, avait demandé à son acheteur de prendre à sa charge les frais d'escale au port de destination. Seul le transporteur maritime pouvait demander une telle faveur : se faire rembourser les frais de port.

Les arbitres ont estimé que « *la solution dictée par l'arrêt VOMAR ne pouvait s'appliquer impérativement, le porteur ayant eu connaissance de l'identité du transporteur maritime avant la réception des documents* ». Ils se sont référés en particulier à un arrêt EVELYN de la Cour de Rennes du 22 juillet 1996 qui indiquait que le porteur du connaissance « *fait à juste titre valoir que la présomption de qualité de transporteur qui pèse à l'encontre de l'armateur ...est une présomption simple susceptible de preuve contraire lorsqu'il est établi que les porteurs de connaissances...pouvaient savoir que le transporteur responsable à leur égard n'était pas l'armateur propriétaire du navire mais l'affréteur à temps et qu'ils avaient connaissance d'un tel fait.* »

Les arbitres ont conclu que les demandes étaient mal dirigées, les demandeurs étant renvoyés à se mieux pourvoir.

La lecture du dossier d'arbitrage permet ainsi quelquefois à l'arbitre issu du milieu professionnel non seulement de n'avoir aucun doute sur l'identité du transporteur réel, notamment quand il s'agit d'une maison de négoce connue internationalement, mais d'apprécier si le destinataire pouvait ou devait ne pas l'ignorer. Lorsque l'armateur propriétaire conteste la qualité de transporteur, le Tribunal arbitral peut certes rétablir l'ordre des choses, mais ce n'est pas toujours le cas ; on constate parfois que le conseil du défendeur ne remet pas en cause la qualité de transporteur attribuée à son client pensant probablement qu'en présence d'un connaissance sans en-tête et en l'absence de la charte-partie dans le dossier de la demande, la jurisprudence VOMAR s'imposera certainement .

Dans la sentence qui vient d'être citée, la décision avait été prise à la majorité, ce qui montre qu'au sein de la Chambre, le débat n'est sans doute pas clos. En tout cas, la jurisprudence de la Chambre sera d'autant mieux établie qu'en présence d'un connaissance sans en-tête d'un navire affrété à temps, la question de l'identité du transporteur maritime sera posée ; allons plus loin : même si le connaissance porte le nom de l'armateur mais qu'il est démontré, d'une part, que l'armateur n'a pas donné son assentiment à la rédaction du connaissance et, d'autre part, que le destinataire ne pouvait manquer de connaître la véritable nature des relations entre l'affréteur et le propriétaire du navire. Pour sa part, l'arbitre praticien sera certainement attentif aux arguments qui seraient développés dans ce sens.

En guise de conclusion, posons simplement la question : en cette matière comme en d'autres, la connaissance par les arbitres de la réalité des choses doit-elle ou non primer sur la jurisprudence, y compris celle de la Cour de cassation, sachant par ailleurs qu'au bout du compte, ils resteront toujours maîtres de leur décision qui n'est pas susceptible d'appel ? [Suite page 3](#)

Résumé du débat “Identification du transporteur maritime” - (Préparé par M. Olivier JAMBU-MERLIN, arbitre maritime)

A la suite de l'intervention de J-Y.THOMAS, s'est ouvert un échange animé sur l'inépuisable question de l'identification du transporteur, en présence d'un connaissement de charte-partie. Au cœur du débat, bien entendu la jurisprudence née de l'arrêt VOMAR, du 21 juillet 1987.

Les contempteurs de cette jurisprudence n'ont pas manqué de rappeler les critiques qu'elle a fait naître. D'une part, en faisant « remonter » à l'armateur du navire les effets d'un connaissement qui se situe hors de sa sphère contractuelle, la règle VOMAR se livre à une violation sérieuse du principe de l'effet relatif des contrats. Il reste en effet difficile d'admettre que A, débiteur envers B d'obligations d'armement du navire, puisse se voir contraint envers Z au titre d'obligations d'un autre type souscrites par B, voire par X ou Y.

Sur ce point, il est ressorti du débat que la question se pose plus particulièrement face à une charte-partie à temps, dont l'objet est le plus éloigné de celui du connaissement. Alors qu'en termes de connaissement émis au titre d'une charte-partie au voyage, la condamnation de la règle VOMAR pourrait être plus nuancée : les deux contrats ont, si ce n'est des objets proches, tout au moins un objectif similaire et étranger à la charte à temps, le déplacement de la cargaison. Pour autant faut-il que le connaissement ait circulé et que le fréteur au voyage soit l'armateur : on retombe alors dans le cadre du droit commun, avec un tiers porteur qui s'adresse à l'émetteur du connaissement, celui-ci étant le transporteur réel, fût-il fréteur au voyage.

Sur ce point, il a été souligné au cours du débat que nombre d'affrètements à temps de courte durée, souvent effectués « one leg », n'avaient pour objet que de procéder au déplacement de la cargaison sur un trajet prédéterminé. Pour ces affaires, comme dans le cas de l'affrètement au voyage, l'identification du transporteur ne devrait guère poser de problèmes, le connaissement étant a-priori émis par le fréteur. Reste toujours que le fréteur peut ne pas être l'armateur.

A été également évoquée au cours du débat l'application éventuelle à l'armateur fréteur coque-nue de la règle VOMAR : en allant au bout du raisonnement, pourquoi ne pas faire remonter les effets du connaissement jusqu'au propriétaire ultime du navire ? Il semble que la limite de l'exercice soit atteinte, en ce que le propriétaire ne dispose ni de la gestion nautique ni de la gestion commerciale du navire, et qu'il semble difficile de ne pas trouver, en remontant la chaîne de relations contractuelles en amont du connaissement, à qualifier de transporteur une quelconque entité.

Un dernier point a enfin été relevé par les détracteurs de la jurisprudence VOMAR : il doit être possible à tout réceptionnaire, porteur de bonne foi d'un connaissement, d'identifier le transporteur avec lequel il a traité, qui lui a livré la marchandise ; il doit suffire d'interroger le transitaire, le commissionnaire ou l'agent maritime. C'est bien là que prend sa valeur la restriction à VOMAR émise par plusieurs sentences arbitrales ou arrêts d'appel : la règle VOMAR ne vaut que comme présomption simple ; si le porteur du connaissement a eu connaissance de l'identité du transporteur ou pouvait en avoir connaissance, la mise en cause de l'armateur doit être écartée.

Du côté des assureurs et des intérêts cargaison, la thèse est autre. La principale justification de la jurisprudence VOMAR est la sécurité juridique dont doit bénéficier le porteur du connaissement. Face à une possible nébuleuse de contrats et de parties prenantes au transport, il ne dispose que d'un sujet apparent sur lequel exercer son recours, le propriétaire du navire ; navire facilement saisissable, chacun le sait.

En retour, il a été relevé par les opposants à VOMAR que les soutes du navire, appartenant à l'affréteur à temps, sont aussi saisissables.

Certes, ont répondu les intérêts cargaison, mais nous sommes au cœur du problème : si l'affréteur à temps transporteur est identifiable, la saisie des soutes est possible ; mais cette identification est-elle toujours possible dans des délais compatibles avec l'exercice d'une saisie ? La solution qui apporte la sécurité au porteur du connaissement est donc bien de s'en prendre à l'armateur, qui peut ensuite exercer un recours contre son affréteur à temps.

La sécurité juridique a bon dos, en ce qu'elle ne devrait s'exercer qu'à sens unique. Si le porteur du connaissement – ou son assureur subrogé - a si peu confiance dans son transporteur au moment d'exercer un recours, l'armateur doit-il avoir plus confiance dans son affréteur à temps ? Et si l'affréteur à temps n'est pas le transporteur (il peut y avoir un ou deux échelons de contrats intermédiaires), que vaudra in-fine le recours de l'armateur ?

Si l'on regarde VOMAR non plus seulement dans un cadre strictement maritime, mais dans celui du louvoyage erratique qu'a pratiqué la Cour de Cassation au cours des années 1980 en fait de chaînes de contrats, la solution peut étonner. Depuis le dernier arrêt majeur sur ce point (BESSE, 12 juillet 1991), il semble acquis que, dans le cas d'une chaîne de contrats non translatifs de propriété, la responsabilité « remontante » a le caractère délictuel ; au vu de la date de cette décision, on aurait pu imaginer un aggiornamento de la règle VOMAR.

Il n'en a rien été. Seules de rares tentatives, notamment en arbitrage, ont été faites en ce sens, et se sont heurtées à de sérieux obstacles, principalement en ce qui concerne la qualification délictuelle de manquements contractuels allégués et l'incompatibilité entre les obligations du fréteur et les droits du porteur de connaissement. Obstacles qui semblent devoir rester insurmontables pour le moment.

La voie délictuelle semble être une impasse, et la jurisprudence VOMAR consacre le recours contractuel contre l'armateur qualifié un peu vite de transporteur. La solution raisonnable réside certainement dans le tempérament apporté par la jurisprudence ultérieure : la règle n'est qu'une présomption simple. Aux arbitres d'exercer leur pouvoir d'investigation durant la phase d'instruction.

