

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 48 - Hiver 2018-2019



"Audi alteram partem"

Évolutions du monde maritime

Entre obligations de moyens et obligations de résultat

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le monde maritime va sans doute connaître des évolutions importantes dans les années à venir. À court terme, ce sont certainement les questions écologiques qui vont occuper les opérateurs et les compagnies. À cet égard, les professionnels feront bien d'étudier de près les clauses (1) que le BIMCO propose et qui imposent aux affréteurs à temps de respecter scrupuleusement les normes requises pour les combustibles (BIMCO 2020 *Marine Fuel Sulphur Content Clause for T/C* ; BIMCO 2020 *Fuel Transition Clause for T/C*). Il n'est pas certain que ces clauses puissent tarir les sources de responsabilité et de contentieux : la *compliance* que l'on attend ici des affréteurs est un luxe. Il aurait sans doute été préférable de la circonscrire dans les termes d'une obligation de moyens. À très courte échéance, c'est évidemment au Brexit que l'on pense. Sera-t-il *soft* ou *hard* ? Personne ne le sait. Toujours est-il que de sérieuses questions se posent, qu'il s'agisse de la certification des marins au regard des normes européennes, des passages douaniers, du renvoi dans les contrats soumis au droit anglais, à la législation européenne, ou tout simplement au mot Europe ou à l'acronyme EU, sans parler de la reconnaissance et de l'*exequatur* des jugements. Ces enjeux ont quelque chose de paradoxal au moment où les jurisprudences se rapprochent.

Aux décisions que nous avons déjà évoquées (cf. Gazette 47), nous voudrions ajouter cet important arrêt (2) de la Cour suprême du Royaume Uni (*Volcafe v. CSAV*) du 5 décembre dernier venant d'affirmer qu'il appartient au transporteur, dont la responsabilité est recherchée sur le fondement de l'article 4-2 m. des Règles de La Haye, de prouver qu'il a bien rempli son obligation d'apporter les soins attendus relativement à la marchandise ("*the carrier had the legal burden of proving that he took due care to protect the goods from damage, including due care to protect the cargo from damage arising from inherent characteristics such as its hygroscopic character*"). Autrement dit, nos amis anglais admettent aujourd'hui qu'une prédisposition au dommage, propre à la chose transportée, mais qui se développe ou vient à se manifester par la faute du transporteur, ne peut être considérée comme un vice propre libérant le transporteur de sa responsabilité. La solution rejoint la position de la Cour de cassation française. N'a-t-il pas été décidé que "*le transporteur soutient vainement que les avaries à la marchandise sont dues à un vice propre lorsqu'il ne rapporte pas la preuve qu'au cours de la traversée, la température convenue ait été constamment maintenue dans les cales et qu'à raison des soins particuliers qui devaient lui être donnés, la marchandise était en mesure de supporter un long transport*" (Cass. com. 17 juill. 1957, DMF 1957, 754) ? Le vice propre ne saurait être invoqué en cas de défaut dans l'aération des cales, du mauvais emplacement des marchandises ou, comme dans l'espèce rapportée, d'un manque de soins. Plus fondamentalement, l'idée d'obligation de résultat qui domine le droit de la responsabilité (de plein droit) du transporteur maritime de marchandises est désormais communément partagée. C'est au transporteur qu'il revient de faire la preuve tant de l'existence du cas excepté qu'il allègue que du lien de causalité avec le dommage (v. notam. Cass. com. 10 juill. 2001, n° 99-12.258, cité du reste avec la doctrine de Pothier - ce qui mérite d'être salué - par l'arrêt *Volcafe* ; V. également MM. Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, 3e éd., n° 1072 ; A. Sériaux, *La faute du transporteur*, *Economica*, 2e éd., n° 203). C'est de cette façon aussi qu'il faut comprendre l'article 17-3 des Règles de Rotterdam, les rédacteurs de la nouvelle Convention n'ayant cherché, sur la question de la responsabilité du transporteur, qu'à clarifier le droit positif. Un peu de cartésianisme qu'illustre au demeurant la distinction des obligations de moyens et de résultat, ne saurait faire de mal. Bien au contraire !

● (1) *Marine Fuel Sulphur Content Clause for T/C* :

Fuel Transition Clause for T/C :

<https://tinyurl.com/ycpbtqyp>

<https://tinyurl.com/ycb59bqn>

● (2) L'arrêt "*Volcafe*" de la Cour suprême :

<https://tinyurl.com/VOLCAFE>

