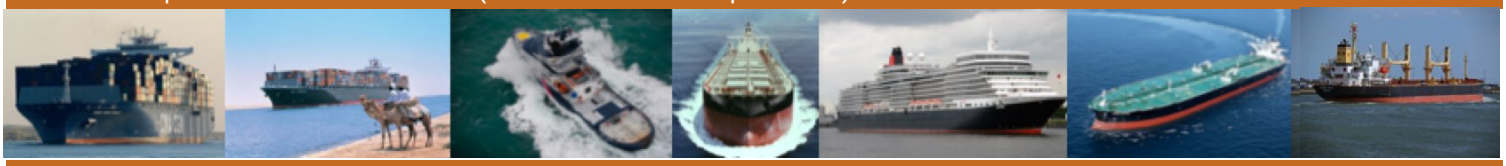
C H A M B R E A R B I T R A L E M A R I T I M E D E P A R I S

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 51 - Hiver 2019 / 2020



"Secundum allegata et probata, judex judicare debet"

Une clause redoutable

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comment comprendre la clause - additionnelle - d'une charte à temps ainsi stipulée : *"Owners shall be discharged and released from all liability in respect of any claim or claims which charterers may have under C/P and such claims shall be totally extinguished, unless such claims have been notified in detail to owners in writing accompanied by all available supporting documents (whether relating to liability or quantum or both) and arbitrator appointed within 12 months from completion of charter ?"*

Que décider si un document qu'une partie tient pour "*privileged*", au sens du droit de la preuve, i.e. un document couvert par une certaine confidentialité, n'est pas communiqué dans le délai imparti ? Doit-on considérer son action comme prescrite ? La réponse à cette question posée dans une affaire récente portée devant la High Court, compte tenu de son intérêt juridique (Mur Shipping BV v. Louis Dreyfus Cy Suisse (High Court 13 nov. 2019 https://t.ly/vnjBN), ne va pas de soi.

On pourrait, en droit français, s'arrêter sur la validité même de la clause, dans la mesure où celle-ci limite sensiblement les droits des affréteurs qui se trouvent dans l'obligation de fournir tous les documents à l'appui de leur demande dans un délai d'un an, s'ils ont une réclamation en justice à faire valoir contre l'armateur. A la réflexion, la clause ne devrait pas être annulée, d'abord parce que la liberté contractuelle est la règle dans les contrats d'affrètement, ensuite parce que la loi elle-même prévoit la validité des clauses qui jouent sur la prescription (C. civ. art. 2254), sous la - seule - condition que ces clauses ne réduisent pas le délai prévu en-deçà d'un an. Autrement dit, rien n'interdit de subordonner une action à la fois au respect d'un délai et au respect de formalités, en l'espèce la communication des *"all available supporting documents*" (et pas seulement des "*all explanatory documents*").

La compréhension de la clause est plus délicate à cerner. Joue-t-elle si le document qui n'a pas été transmis était peut-être nécessaire pour trouver un accord amiable, mais que la partie intéressée n'avait sans doute pas intérêt à présenter immédiatement, ne fût-ce que pour pousser son adversaire à se dévoiler ? En l'espèce, l'affréteur à temps n'avait pu charger sa marchandise en raison d'équipements insuffisants du navire. Il avait réclamé l'application de la clause 46 de la NYPE lui permettant d'installer de nouveaux équipements, avec toutefois l'autorisation de l'armateur, autorisation qui fut refusée. D'où son action devant le tribunal arbitral compétent qui avait considéré (à la majorité) que dans la mesure où une pièce n'avait pas été produite dans le délai imparti, la demande ne pouvait aboutir. En l'espèce, la pièce manquante était un rapport d'expertise (de partie) tendant à établir que le refus de l'armateur d'autoriser un nouvel équipement n'était pas justifié.

Pour la Cour, puisque la solution du litige - bien-fondé de la rupture de la charte-partie - était susceptible d'être déterminée par le rapport, ce bien-fondé dépendant lui-même du point de savoir si le refus de l'armateur était, ou non, justifié, ledit rapport devait bien figurer au nombre des "*all available supporting documents*". La décision ne manque pas d'argument au regard de la lettre même de la clause - au demeurant très large - mais aussi de sa finalité qui est avant tout d'inciter les parties à trouver un accord, ce qu'elles ne peuvent faire que si elles disposent de tous les éléments favorisant une transaction. L'armateur s'en félicitera. Quant au lecteur, nous l'inviterons à méditer, une fois encore, sur la vertu de l'oubli qui est au cœur du mécanisme de la prescription.

Ajoutons que la question peut également se poser dans une charte au voyage lorsque l'armateur réclame des surestaries à son affréteur et lorsque la charte lui impose de fournir au-delà des "*supporting documents*" des documents précis ("*vessel and/or terminal time logs ; notices of readiness ; pumping logs ; letters of protest*"). Les circonstances de fait restent bien entendu déterminantes, mais on notera que les appréciations de ce qu'il faut entendre par "pièces justificatives" peuvent être encore favorables aux armateurs (v. "*Amalie Essberger*" Tankreederei GMBH & Co KG v. Marubeni Corporation (2019) EWHC 3402)

https://tinyurl.com/wdoco76