

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

Éditeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 53 - Automne 2020



"Non potest esse iudex et pars"

La restriction de quarantaine ou les vertus du droit maritime

Philippe Delebecque
Arbitre maritime

Le droit des transports maritimes est très proche des réalités. Sans doute est-ce dû à son inspiration, souvent britannique et toujours marquée par l'histoire. Ainsi l'article 4-2, h) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance énumère-t-il parmi les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime la "restriction de quarantaine", tandis que l'article 4-2, g) fait état de l'arrêt ou "contrainte de prince". Le droit interne (C. transp., art. L. 5422-12) n'évoque quant à lui que certains événements non imputables au transporteur, sans parler de la quarantaine ni du fait du prince. Les nombreuses chartes-parties, qu'elles incorporent ou non les règles de La Haye-Visby, y font cependant, de leur côté, allusion.

La restriction de quarantaine n'est pas identifiée par le droit commun de la responsabilité civile en tant qu'excuse à l'inexécution d'une obligation. On ne la retrouve ni dans le Code civil ni dans le Code de commerce, qui, pourtant, dans sa partie maritime, avait copié très fidèlement l'ordonnance de la marine de 1681, l'un des plus beaux textes de tous les temps et dont le caractère concret a été salué par tous les maritimes. On aura compris qu'en cas de quarantaine imposée dans le pays de destination, les marchandises ne pourront être déchargées et devront rester à bord, ce qui est l'occasion de préjudices pour les réceptionnaires de la cargaison. Le transporteur dont la responsabilité sera recherchée pour pertes et avaries ou même retards consécutifs au confinement pourra alors se retrancher derrière le cas excepté prévu par la convention internationale, sauf pour les intérêts cargaison à prouver - mais sans aucune certitude - que la compagnie a commis une faute, et que cette faute a contribué en tout, ou partie, à la réalisation des dommages. La même question se présentera lorsqu'indépendamment de toute perte ou avarie, le transporteur aura manqué à l'une de ses obligations. À supposer qu'il n'ait pu assurer la livraison de la marchandise parce que les autorités locales compétentes ont refusé tout déchargement, le cas excepté devrait le protéger, alors même que la force majeure n'est pas dûment caractérisée (rapp. pour un cas de "fait du prince", Cass. com., 24 avr. 2007, n° 06-72.508).

Au demeurant, le problème ne se posera pas uniquement du côté du transporteur : le réceptionnaire y est confronté : il ne peut restituer le conteneur mis à sa disposition ; il ne peut prendre livraison de la marchandise, le terminal n'étant plus accessible... Faut-il alors revenir au droit commun, et à son indéfinissable force majeure, ou s'inspirer des textes maritimes ? Dans les affrètements, les contrats, généralement bien rédigés par des gens d'expérience, permettent de régler les conflits (V. Sentence CAMP, 30 mars 1981, reconnaissant la force obligatoire de la clause d'une charte-partie au voyage aux termes de laquelle "any delays caused by quarantine .. will not count ... as laytime"). Ce type de clause devrait guider le droit positif et, plus certainement, les rédacteurs de conditions générales.

Pour les voyageurs venant d'un pays où règne une maladie contagieuse mis en quarantaine à bord ou encore hébergés dans un lazaret, les mêmes difficultés peuvent apparaître. Se retrouver confinés, ne serait-ce que pendant un peu moins de quarante jours, n'est pas, pour la plupart d'entre eux, une perspective très réjouissante. Toujours est-il que la compagnie maritime n'est pas certaine de ne pas répondre des préjudices qui peuvent en résulter, car les textes applicables (Conv. Athènes, annexée au règlement 392/2009) n'envisagent que les questions de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles. La réponse est donc dans les conditions générales de la compagnie. La quarantaine n'est cependant pas uniquement l'un des cas exceptés de responsabilité les plus rationnels qui soient. Derrière les textes ou les clauses contractuelles, la notion nous renvoie à l'espace de temps pour réfléchir et/ou jeûner, comme le temps du carême ou du ramadan y invite. Rappelons aussi que la quarantaine c'était encore l'espace de quarante jours établi par Louis XI pendant lequel l'offensé ne pouvait venger son injure. Juste disposition et belle idée de laisser le temps faire son office pour ouvrir la porte du pardon. C'est enfin, et l'on revient au droit maritime, un terme de marine : le quarantenier est une sorte de cordage de la grosseur du petit doigt dont on se sert pour raccommorder les autres cordages. Un instrument des plus utiles et bien symbolique.

Article initialement publié par "Les revues LexisNexis" Énergie - Environnement - Infrastructures N°6 de juin 2020

