

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 55 - Printemps 2021



"Actori incumbit probatio"

Le connaissance et ses documents préparatoires

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Deux décisions récentes nous donnent l'occasion de préciser la valeur et la portée non pas du connaissance, mais de certains de ses documents préparatoires. La première émane de la Cour de cassation (Cass. com. 6 janv. 2021, n° 18.15-228) et porte sur le point de savoir ce qu'il faut entendre par "document similaire" au connaissance, étant rappelé que les conventions internationales (La Haye et La Haye Visby) s'appliquent si un connaissance ou un "document similaire" (*similar document of title*) est émis (art. 1 HVR). Une lettre de réservation (*detalles de reserva*), ou un "booking", n'est pas un connaissance, ni même une LTM (lettre de transport maritime). C'est un simple document renfermant une promesse de contrat qui n'est pas en lui-même un connaissance car il n'a aucune fonction commerciale. C'est cependant un document qui contient un accord de réservation qui lui-même, comme le dit la Cour de cassation, peut être "assimilé" à un contrat de transport. D'où l'application de la convention internationale. La solution qui n'est pas vraiment nouvelle (v. à propos d'une note de chargement, CA Aix 16 mars 1982, DMF 1984, 291) est opportune et devrait valoir même si le transport n'est couvert que par un document électronique, ou encore, en forçant un peu les choses, par aucun document : l'approche que l'on doit avoir aujourd'hui du droit des transports maritimes doit être une approche contractuelle et non documentaire. Il n'est cependant pas certain que cette conception puisse être défendue au regard du droit anglais qui reste sans doute, sur ce point, plus formaliste que ne peut l'être le droit français.

C'est en tout cas une excellente décision anglaise qui doit retenir une seconde attention (*Priminds Shipping UK Co Ltd v. Noble Chartering Inc.* 2020, "Tai Prize" (2021) EWCA Civ. 87 <https://tinyurl.com/Tai-Prize>). Elle pose la question de savoir si les déclarations portées par un transitaire pour le compte d'un chargeur sur le *draft* du B/L engagent ledit *shipper*. En l'espèce, le "Tai Prize" avait été frété à temps à Noble Chartering Inc., qui lui-même avait frété au voyage le navire à Priminds Shipping Co Ltd. en vue de transporter des fèves de soja du Brésil en Chine. L'agent de l'affréteur/chargeur, avait préparé un B/L contenant les informations suivantes et invité le capitaine à le signer : 63, 366 150 t. *brazilian soyabeans – clean on board – freight prepaid*. Le B/L remis par l'agent au capitaine, et émis sans réserve mentionnait que la marchandise avait été "*shipped at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge ... weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown ...*". Au déchargement, une partie de la marchandise avait été trouvée endommagée. D'où une action des réceptionnaires contre les armateurs aboutissant à une sentence condamnant les armateurs à une somme de près d'1 million d'US dollars, puis à un recours des armateurs contre l'affréteur à temps, Noble, transigé à hauteur de 500 000 US dollars pour chacun, et à un recours de Noble contre l'affréteur au voyage Priminds, les Règles de La Haye étant applicables tant à la charte-partie qu'au connaissance. L'arbitre avait rejeté le recours en garantie, mais néanmoins considéré que Priminds était bien responsable envers Noble dès lors que la marchandise, contrairement à ses déclarations, n'avait pas été chargée en bonne condition. La solution a été renversée par les juges étatiques. "*The apparent order and condition of the goods is something to be assessed by the carrier ... when inviting the master to sign the B/L, the shipper was doing no more than inviting the master to make a representation of fact in accordance with his own assessment of the apparent condition of the cargo*". En d'autres termes, la balle ne devait pas rester dans le camp de l'affréteur/chargeur, mais passer dans celui du transporteur : c'est au capitaine et au seul capitaine de décider, au nom et pour le compte du transporteur, si la marchandise est, apparemment, en bonne condition. Et c'est à lui, le cas échéant, de prendre des réserves. Sans doute le transporteur ne s'engage-t-il que sur l'état et le conditionnement apparents de la marchandise, mais c'est lui qui s'engage, *ex propriis sensibus* (sans que l'on attende lui le jugement d'un expert), et non le chargeur. Le *draft* B/L est donc considéré comme n'ayant pas de caractère contraignant. C'est une simple invitation à ... donner un consentement, et pour nous à méditer.

