

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 57- Hiver 2021 - 2022



"Dies a quo, Dies ad quem"

"Common law vs. civil law : a paradigm shift ?"

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Deux récentes décisions anglaises méritent, à nouveau, de retenir notre attention. Elles illustrent, si besoin était, l'acuité de la *common law*. C'est à travers la jurisprudence, rappelons-le, que le droit s'enrichit. Ne l'oublions pas au moment où l'on cesse d'exacerber les mérites de la transaction qui, parfois, ne renferme qu'un contrat d'adhésion ou encore des conciliations et médiations qui malgré leurs intérêts ont bien des limites, même si la Convention de Singapour tente d'y remédier (cf. Gazette n° 54). Il reste que les solutions retenues ne sont pas toujours convaincantes, si bien qu'il est permis de se demander si l'on ne pourrait pas assister à un changement de paradigme (v. déjà, ICMA, XXI, compte rendu, Gazette, n° 52).

Dans la première affaire ("Eternal Bliss", 2021 EWCA civ. 1712 <https://tinyurl.com/yrykdadb>), la question était de savoir si les surestaries doivent être considérées, lorsqu'aucun détail sur l'étendue de l'indemnisation n'est convenu, comme un forfait de réparation. En l'espèce, un armateur avait fait l'objet d'une action en responsabilité de la part de réceptionnaires car le retard pris à décharger les marchandises (70 000 t. de fèves de soja) avait été à l'origine de leur détérioration. Après qu'un accord de dédommagement eut été trouvé entre ces deux parties, l'armateur s'était retourné contre l'affréteur en lui reprochant ledit retard (sans établir d'autres manquements contractuels). Ce dernier avait alors fait observer qu'il ne devait rien d'autre au titre de la réparation que les sommes convenues dans les "demurrage". En première instance, le juge A. Baker ne l'avait pas suivi au motif que les surestaries compensent "la perte d'utilisation du navire par l'armateur pour gagner du fret par un emploi supplémentaire en ce qui concerne le retard du navire après l'expiration du temps de planche, mais rien de plus". Autrement dit, les "demurrage" ne sauraient couvrir un "type de perte" différent, comme celui qui s'était produit en l'espèce : ce "type de perte" serait donc, en tant que tel, réparable. La Cour d'appel de Londres, dans une décision du 18 nov. 2021, a renversé cette analyse et retenu l'argumentation de l'affréteur soutenant que les surestaries constituent un recours "liquide et exclusif pour toutes les conséquences de son incapacité à achever les opérations de chargement dans le délai de mise à disposition convenu". Par conséquent, lorsqu'un armateur cherche à obtenir des dommages-intérêts en plus des surestaries découlant d'un retard, il doit prouver la violation d'une obligation distincte de celle du chargement ou du déchargement dans les délais convenus. Dans la mesure où l'on analyse, en droit français, les surestaries en un supplément de fret et non en une clause pénale forfaitisant la réparation, il est permis de penser que l'armateur aurait été, dans un contentieux introduit France, dans une situation plus favorable.

Dans la seconde, la fameuse affaire du "Libra" (Alize 1954 and another v Allianz Elementar Versicherungs AH and others, 2021] UKSC 51 On appeal from: [2020] EWCA Civ 293 <https://tinyurl.com/2p9bypvz>), la question était de savoir si le caractère défectueux du *passage plan* du navire (plan de voyage / "sailing plan") relativement à la traversée d'un chenal traduit un manquement à l'obligation de l'armateur d'assurer la bonne navigabilité du navire ou n'est que l'expression d'une faute nautique dont on sait qu'elle libère le transporteur de sa responsabilité. La Cour suprême (10 nov. 2021) a tranché : "the buck stops with the owners when a vessel is rendered unseaworthy due to a defective passage plan". La solution ne va pas de soi et il n'est pas certain, une fois encore, qu'elle eût été la même devant une juridiction étatique ou arbitrale française. Il est important de noter que les cartes accompagnant le "voyage plan" ne précisaient pas que les profondeurs indiquées à l'extérieur du chenal n'étaient pas fiables, et que les eaux à cet endroit étaient moins profondes que celles y mentionnées. La *High Court*, la *Court of appeal* et la *Supreme Court* ont estimé que ce défaut rendait le navire "unseaworthy", qu'il matérialisait un manquement à la "due diligence" que l'on peut attendre d'un armateur et constituait donc une faute fondant le recours des intérêts cargaison engagés dans une procédure d'avaries communes. Le contre-argument de l'armateur était que "the crew's decision as to what to mark on the chart was a navigational decision rather than an attribute of the ship and therefore incapable of making the ship unseaworthy", en ajoutant que la décision de sortir du chenal, à l'origine de l'échouement, avait été celle du capitaine et non de la compagnie. Ce qui était pertinent, dans la mesure où le *passage plan* est arrêté par le capitaine et qu'en l'espèce, si, toujours selon le *passage plan*, le navire n'était pas censé s'écarter du chenal balisé, le capitaine avait cependant décidé de le quitter pour passer à l'ouest d'une bouée. Malgré le renforcement constant des procédures de sécurité de navigation mis au point par les armateurs, et spécialement par l'armateur en cause, il y aura toujours une place (a room) pour la faute, sinon l'erreur humaine. Est-ce à l'armateur d'en assumer les conséquences ? Au regard du droit positif (Règles de la Haye / Règles de la Haye-Visby), il est permis d'en douter.

1/ Les "demurrage" sont, en droit anglais, faut-il le rappeler ?, "une somme que l'affréteur accepte de payer à titre de dommages-intérêts liquidés (i.e. exigibles) pour un retard au-delà d'un délai stipulé ou usuel pour le chargement ou le déchargement" (Scrutton, *On Charterparties*, 24ème édition (2020), art. 170).

2/ Le VP (voyage planning) est préparé par l'officier de navigation, vérifié et validé par le capitaine (Master shall validate passage plan prior to the beginning of passage : cf. Solas, Chap. V, Reg. 34 ; IMO Resolution A 893 (21) ; IMO STCW Code Sect A VIII/2 Part 2 et spéc. art.7 (deviation from planned route). Quant au "passage", les navigants le conçoivent comme une "succession of legs between 2 ports Berth to Berth (divided in 3 parts : Berth to Pilot Station ; Pilot Station to Pilot Station ; Pilot Station to Berth).