



Vues sur mer : Charte-partie et connaissance.

Editorial par François Arradon – Président de la CAMP

La loi de 1966 a sans ambiguïté donné primauté aux clauses du contrat de transport que constitue le connaissance sur les clauses de la charte-partie lorsque la responsabilité de l'armateur est recherchée par le tiers porteur du connaissance. La jurisprudence de la Chambre arbitrale est constante en ce sens.

La situation d'un réceptionnaire d'une cargaison en vrac de 20.000 tonnes par exemple, est cependant très différente de celle d'un réceptionnaire d'un ou de quelques conteneurs livrés par une ligne régulière. Il sait par expérience professionnelle que cette cargaison a donné lieu non seulement à la signature d'un contrat d'affrètement et préalablement sans doute à un contrat de vente, ces deux documents précisant seuls les conditions de transport et les conditions de déchargement. Néanmoins, si le connaissance ne mentionne pas l'existence de la charte-partie et l'application de ses clauses, la protection du tiers doit jouer pleinement. Ici encore la jurisprudence de la Chambre est unanime.

Comme chacun sait, beaucoup de litiges soumis aux arbitres de la Chambre concernent des transports de cargaisons complètes et homogènes sous charte-partie, mais les connaissances émis à cette occasion, souvent de forme « congenbill », annoncent d'emblée qu'ils doivent être utilisés avec une charte-partie et très souvent précisent par ajout de clauses manuscrites que la clause d'arbitrage de la charte s'applique ainsi que l'ensemble de ses termes et conditions.

Les arbitres, spécialistes des relations commerciales maritimes, peuvent alors légitimement s'interroger sur l'application de tout ou partie de ces clauses lorsqu'une demande d'indemnisation est présentée par le réceptionnaire de la cargaison, ou ses assureurs subrogés en la fondant sur les connaissances. Je rappellerai en préalable que les arbitres sont libres de leurs décisions et ne sont pas ici tenus de suivre la jurisprudence des Cours d'appel ou de la Cour de cassation.

Quand le connaissance mentionne la volonté des contractants d'appliquer certaines clauses de la charte-partie sans obligatoirement reproduire l'intégralité de la clause, ne doit-on pas considérer dans ces circonstances que le réceptionnaire en professionnel averti du négoce a le devoir de prendre connaissance de ladite charte, ou tout au moins des clauses qui déterminent ses responsabilités ? N'est-il pas abusif de prétendre qu'au contraire, il peut y faire son « shopping » ne retenant que les clauses qui l'intéressent et rejetant les autres ? Ne doit-on pas s'interroger sur le point de savoir si les deux documents ne constituent pas un ensemble qu'il est nécessaire d'interpréter ?

Bien sûr, on doit fortement conseiller aux contractants, pour éviter toute contestation, d'incorporer dans les connaissances le texte intégral des clauses qu'ils entendent appliquer, mais chacun sait qu'une telle exigence se heurtera fréquemment à de grandes difficultés dans les faits, car les chargeurs craindront de compromettre la négociabilité du connaissance.

Sur un plan pratique, et pour ne prendre qu'un exemple, comment dans un transport FIO, qui a donné lieu à des manquants, ne pas tenir compte de la clause de déchargement qui spécifie que les opérations seront effectuées par les réceptionnaires à leurs frais et risques ? Comment accepter que ce réceptionnaire puisse prétendre que la livraison s'effectue à quai, voire à la réception dans ses hangars, et transférer ainsi les résultats des fautes du manutentionnaire qu'il contrôle sur l'armateur ? Dire que ce dernier pourra se retourner contre l'affréteur peut paraître un peu court.

Donner une prééminence trop forte au connaissance et aucune considération aux références à la charte-partie pourrait de surcroît donner la tentation à des affréteurs, qui pourraient parfois être aussi les réceptionnaires par filiales interposées, ou pourraient entretenir des relations très étroites, disons « très commerciales », avec leur client, de choisir fonder leur demande sur le connaissance afin que ce dernier obtienne une indemnisation plus large.

De même, les parties contractantes et leurs assureurs subrogés peuvent apprécier médiocrement de voir un réceptionnaire ignorer la clause d'arbitrage de la charte-partie et porter sa demande devant une juridiction qui ne leur convient pas.

Le collège arbitral doit, tout spécialement en ce domaine difficile, s'attacher à la réalité des relations commerciales. Il doit, garder son pouvoir de libre appréciation et dire en fonction des circonstances précises du voyage, des usages commerciaux internationaux, de la personnalité des contractants, (à la charte-partie et au contrat de transport), et bien sûr avant tout de la rédaction des connaissements comment les termes et références qu'ils contiennent doivent être interprétés.

En bonne justice, il ne peut, à mon sens, ignorer que les parties ont clairement fait savoir au réceptionnaire l'existence de la charte-partie et de certaines de ses clauses, constater que ce dernier s'est conformé à certaines d'entre elles et donc en déduire qu'il les a acceptées.

Cette analyse pragmatique du « bloc contractuel » que constituent la charte-partie et le connaissement, selon l'expression du Professeur Philippe Delebecque, laisse de la même manière toute latitude aux arbitres pour refuser de prendre en considération toute clause ambiguë ou contradictoire de la charte-partie ou toute clause reproduite de manière insuffisamment claire sur le connaissement et assurer au tiers porteur une protection raisonnée dans le cadre du contrat d'affrètement et du contrat de transport.

