

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 47 - Automne 2018



"Abundans cautela non nocet"

Droit continental vs. Common law

Éditorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

On oppose souvent à tort le Droit continental et la *Common law*. Sans doute ces familles juridiques n'ont-elles pas la même histoire ni les mêmes règles directrices. Pour autant, leurs solutions concrètes se rejoignent fréquemment, en tout cas en matière maritime. Au-delà d'une certaine convergence dans les jurisprudences, c'est à une véritable dialectique que l'on assiste.

Ainsi, un récent arrêt (The Alhani) de la *High Court* <http://tinyurl.com/y9t9voqb> (15 juin 2018, *Deep Sea Maritime Ltd v. Monjasa A/S* (2018) EWHC 1495) a-t-il pu considérer que la prescription d'un an du droit des transports, prévue par l'art. 3-6, al. 4, des Règles de La Haye, s'appliquait en cas de "*misdelivery*". Le texte, faut-il le rappeler, enferme dans le délai d'un an toute action en responsabilité pour "*pertes ou dommages*". La juridiction anglaise a jugé ici que les termes employés par le législateur international étaient suffisamment larges pour englober une action en responsabilité contre le transporteur pour remise de la marchandise à une personne non habilitée à en prendre livraison. Cette décision, largement commentée par les cabinets anglais, n'étonnera guère les juristes français, car la Cour de cassation s'est prononcée exactement dans le même sens, notamment dans une hypothèse de remise de la marchandise contre présentation de faux connaissements, sans que l'on s'en émeuve particulièrement (Cass. com. 11 avr. 2012, n° 10-27.146 ; rappr. en droit interne, Cass. com. 22 mai 2007, D. 2007, 1659). Précisons que la solution s'impose d'autant plus sur le fondement des Règles de La Haye Visby qui visent, en matière de prescription, toute action en responsabilité relativement aux marchandises. Les Règles de Hambourg sont encore plus ouvertes, toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la Convention étant, aux termes de l'art. 20-1, soumise à la prescription (de deux ans). On observera que les mêmes difficultés se rencontrent lorsqu'il s'agit de cerner le domaine de la limitation de responsabilité du transporteur. Sans doute l'art. 4.5 des Règles de La Haye Visby vise-t-il les "*pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant*", ce qui s'applique à pratiquement tous les manquements contractuels (rappr. art. 79 des Règles de Rotterdam), mais tel n'est pas le cas de l'art. L. 5422-13 du code des transports qui cantonne la limitation aux "*pertes ou dommages subis par la marchandise*".

La même décision Alhani s'est prononcée sur la question de savoir si le fait d'engager une procédure devant un tribunal autre que celui que les parties avaient pris le soin de désigner dans une clause attributive de juridiction ou d'arbitrage pouvait interrompre la prescription. En refusant de l'admettre, la *High Court* a pris une position très protectrice des intérêts des transporteurs et qui n'aurait sans doute pas convaincu ses homologues français (cf. C. civ. art. 2241, al. 2, qui prévoit que la saisine d'une juridiction incompétente interrompt la prescription, le texte étant de portée générale et applicable à tous les cas d'incompétence).

La décision Aqasia <http://tinyurl.com/y7horgcg> (*High Court, Vinnlustroding HF v. Sea tank. Shp.* (2018) EWCA Civ 276), en revanche, devrait avoir une forte résonance sur le continent. Il est dit que la limitation de responsabilité prévue par les Règles de La Haye ne joue pas dès l'instant que ses paramètres (colis et unité) sont inapplicables, tel étant le cas dans le "*bulk*" où la marchandise est quantifiée à la tonne, la tonne ne pouvant être considérée ni comme un colis ni comme une unité au sens de l'article 4-5 de la Convention (Les Règles de La Haye Visby sont plus ouvertes, car elles font également état d'une limitation par kg.). Rien, cependant, ne devrait interdire aux parties de définir ce qu'elles entendent par "unité".

On relèvera aussi l'importante décision de la Cour suprême (16 mai 2018, <https://tinyurl.com/y8brhumo> *Rock Advertising Ltd. v. MWB Business Exchange Centres Ltd.*) qui décide très opportunément que la NOM (*Non Oral Modification*) clause, fréquente dans les contrats d'affaires, dont les contrats maritimes, s'impose nécessairement aux parties. De quoi régler de très nombreux litiges d'interprétation contractuelle, en droit anglais comme en droit français, en privilégiant le grain de l'écrit sur la paille des mots.

Signalons enfin, cet autre arrêt de la *High Court* (*Nori Holdings Ltd v. Public Joint Stock Cy Bank Otkritie Fi Corp.* (2018) EWHC 1343) <https://tinyurl.com/y7resp9t> refusant de prononcer une "*anti suit injunction*" contre un plaideur qui contestait le jeu d'une clause d'arbitrage dans une procédure à Chypre (membre de l'UE, soulignons-le). La jurisprudence *Front Comor* de la Cour de Justice est donc – heureusement – toujours d'actualité. Mais pour combien de temps encore ?

