

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

Tiré à part

Numéro 50 - Automne 2019



"Reus excipiendo fit actor"

50ème édition de la Gazette publiée depuis 2003

La loi PACTE et les compagnies maritimes En marche vers de nouvelles responsabilités ?

Éditorial

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

La loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises (dite loi Pacte, alors que l'on ne trouve pas la justification de la première lettre de l'acronyme dans le titre du texte) est entrée en vigueur le 24 mai dernier, sans aucune mesure transitoire. Parmi ses très (trop ?) nombreuses dispositions, et ses annonces souvent lyriques ("des entreprises libérées" ; "des entreprises plus innovantes" ; "des entreprises plus justes" ; des entreprises prêtes à un "rebond"), on doit relever son article 169 qui, sous la rubrique, ambitieuse - "repenser la place des entreprises dans la société"-, vient modifier le Code civil lui-même, spécialement son article 1833, et en compléter l'alinéa 1er - "toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés" - par un alinéa second, totalement nouveau, qui déclare d'une manière péremptoire que "la société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité".

Ainsi, les sociétés, quelles qu'elles soient, à responsabilité limitée ou illimitée, terrestres ou maritimes, n'appartiennent plus totalement à leurs associés : l'intérêt social est devenu leur boussole officielle. Donner un sens à ce concept, distinct de celui d'objet social, ne sera pas simple car la conception contractuelle, qui assimile l'intérêt social à celui des seuls associés qui est, très légitimement, de faire du profit ou en tout cas de réaliser des économies (C. civ. art. 1832), n'a pas vraiment les faveurs des auteurs de la loi, résolument tournés vers une conception plus communautariste et, plutôt dans le vent, qui considère, sans doute à tort, que l'intérêt social peut être dissocié de l'article 1832 et doit avoir une dimension institutionnelle. En outre et surtout, les sociétés doivent tenir compte, dans la réalisation de leur objet social, des « enjeux sociaux et environnementaux », sans que l'on sache ce que recouvrent exactement ces exigences. Simple affichage ? Peut-être pas, car si les lois actuelles sont devenues des instruments de communication, le nouvel article 1833 a été présenté comme une disposition phare témoignant de la politique verte des pouvoirs publics, et, eu égard à son siège - le Code civil -, est de nature à fonder bien des actions devant les tribunaux, étatiques ou arbitraux. On sait en effet que les dirigeants peuvent engager leur responsabilité dès l'instant qu'ils méconnaissent une disposition légale. Reste à savoir si la prise en considération des exigences sociales et/ou environnementales doit primer sur la nécessité d'agir en conformité à l'intérêt social. On peut en douter et même soutenir le contraire compte tenu de la rédaction même du texte et de son exégèse : « prendre en considération » ne signifie pas "subordonner à".

Toutefois, si l'on pense à l'affaire Azura (cf. TGI Marseille 26 nov. 2018 - <https://tinyurl.com/yysamrlo>) et à supposer que la société Carnival ait été poursuivie, si l'on rappelle aussi les engagements pris par certaines compagnies maritimes en vue de rendre plus écologiques les activités de *shipping*, les sources de contentieux sont bien réelles (1). Au-delà de l'hypothèse probable dans laquelle la prise en considération de l'intérêt social et celle des enjeux environnementaux ne seraient pas compatibles, la détermination des obligations - de moyens ou de résultat - des dirigeants et des conditions de leur révocation pour méconnaissance des nouvelles prescriptions, ne va pas de soi. Sera-t-il possible d'anticiper sur un certain nombre de questions en définissant la "raison d'être" de la société comme le nouvel article 1835 invite à le faire ? Ce n'est pas exclu, mais il faudra sans doute faire preuve de beaucoup d'imagination. Le monde maritime n'en manque pas, mais les armateurs auront peut-être un peu de mal à "verdir" la raison d'être des "single ship companies". On se réjouira cependant en apprenant que les décisions irrégulières ne pourront encourir une nullité, car selon le nouvel article 1844-10, l'article 1833 est écarté des fondements possibles de l'annulation d'un acte ou d'une délibération des organes de la société. Ce qui, néanmoins, démontre en creux que le volet responsabilité est bien ouvert.

(1) Parfois arbitrables, v. O. Boskovic, Arbitrage et environnement, Revue Environnement, Energie, Infrastructures, Avril 2019, 26.

- Ndlr: Voir aussi encadré "Condamnation d'un capitaine de navire pour pollution de l'air" page 2.

