

# La problématique de l'opposabilité de la clause compromissoire dans le contentieux maritime: Le cas du destinataire

Par Mr Haddoum Kamel  
Docteur d'Etat en Droit  
Maître de Conférences  
Université de Boumerdes  
Faculté de droit de Boudouaou

L'élargissement du commerce international et le développement du transport maritime ont fait augmenter de façon considérable le volume et la complexité des litiges internationaux.

Le recours à l'arbitrage maritime en matière maritime est de plus en plus fréquent. Ainsi, la clause compromissoire est souvent insérée dans les chartes-parties et à un degré moindre dans les connaissements.

La raison de cet intérêt pour l'arbitrage, n'est pas spécifique au domaine maritime. Elle s'explique par les nombreux avantages qu'il offre.

Cependant, la principale caractéristique de l'arbitrage maritime demeure sa souplesse et sa faculté à prendre en considération les usages du commerce maritime, distincts des droits nationaux.

Il existe un certain nombre d'institutions d'arbitrage nationales, comme c'est le cas en Algérie de la Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie CACI.

## Arbitrage

Au niveau International, on peut citer,

- La chambre de commerce international,
- London court of international arbitration LCIA, L'american association arbitration AAA,
- L'association française d'arbitrage,
- La chambre de l'arbitrage maritime de Paris.

Ces institutions ont un caractère universel, elles s'intéressent à tous les types de litiges, d'autres ne pratiquent que l'arbitrage de certains types de litiges.

Certaines institutions d'arbitrage sont régionales comme, le centre régional de l'arbitrage commercial international du Caire.

En droit maritime, cette importance de l'arbitrage est illustrée par la convention de Hambourg du 31/03/1978 sur le transport maritime des marchandises qui admet expressément le recours à l'arbitrage comme un moyen de règlement des litiges maritimes internationaux. Ainsi l'article 20-1 énonce « Toute action relative au transport des marchandises par mer en vertu de la présente convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'as pas été introduite dans un délai de deux ans».

Le problème de l'opposabilité de la clause compromissoire est l'objet d'un important contentieux. Dans le domaine maritime, l'étude de la problématique de l'opposabilité de la clause compromissoire est liée à la situation juridique du destinataire. Il est admis que la charte-partie, qui est *res inter alios acta*, soit inopposable au tiers porteur du connaissement, en l'occurrence le destinataire.

D'autant plus, qu'en l'absence de consentement exprès, le tiers à un contrat n'est censé n'accepter que les clauses dites de «l'économie générale du contrat» c'est-à-dire qu'il n'accepterait pas les clauses dérogatoires au droit commun dont la clause compromissoire constitue un exemple.

Ainsi, dans certains pays, c'est la forme et le contenu de la clause de référence qui figure dans le connaissement qui est pris en considération, alors que dans d'autres pays, on prend

## Arbitrage

également en considération le contenu de la clause compromissoire figurant dans la charte-partie.

En outre, certains pays émettent des conditions restrictives quant à son opposabilité contrairement à d'autres pays qui admettent plus facilement l'opposabilité de la clause compromissoire.

### **La spécificité du droit maritime face aux principes généraux du droit civil**

Selon l'article 106 du code civil algérien, « Le contrat fait la loi des parties, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi».

L'article 113 du même code dispose que «Le contrat n'oblige point les tiers, il peut naître des droits à leur profit».

Pour la doctrine classique, la convention à force obligatoire à l'égard de ceux qui l'ont conçue.

Il en résulte que le code civil présente la règle de la relativité des contrats comme si elle reposait sur une distinction bien tranchée entre les parties, qui subissent l'effet du contrat, et les tiers, qui ne le subissent pas.

Mais quel est le cas du destinataire? La détermination de son statut juridique pose des difficultés.

Cette difficulté est liée à la nature juridique du contrat de transport maritime, qui est considéré comme un contrat consensuel, mais surtout tripartite.

Pour une partie de la doctrine, les droits du destinataire trouvent leur origine dans le contrat de transport. Il n'est pas un tiers au contrat conclu entre le chargeur et le transporteur : « il n'y a pas successivement des relations entre le chargeur et le transporteur, puis entre celui-ci et le destinataire, car les premières n'existent que pour amener la cargaison entre les mains du destinataire

## Arbitrage

Pour d'autres, le destinataire n'est pas un personnage qui s'associe plus tard à l'opération. Il y est partie dès le début.

«Le contrat de transport implique, par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention intervenue entre le transporteur et le chargeur aux fins de déplacement de la marchandise».

Cependant, pour admettre au destinataire, la qualité de partie au contrat de transport maritime, la doctrine s'est appuyée sur un nombre de théories, notamment, la stipulation pour autrui, la théorie cambiaire et la promesse de porte- fort ou comme c'est le cas en Égypte, la théorie de la possession symbolique de la marchandise.

Mais c'est la thèse du contrat tripartite qui semble la mieux acceptée.

Elle confère au destinataire le statut de partie au contrat de transport maritime.

Pour la chambre commerciale et maritime de la Cour Suprême, « C'est les mentions du connaissement qui prouvent la qualité de destinataire de la marchandise ouvrant ainsi le droit à agir contre le transporteur maritime pour dommages à la marchandise ». <sup>1</sup>

La jurisprudence égyptienne semble quant à elle, hésiter entre octroyer la qualité de partie au contrat de transport maritime au destinataire ou le considérer comme un tiers ou qualifier sa possession du connaissement comme une possession symbolique de la marchandise.

De ce qui précède, il y a lieu de s'interroger sur les effets de la clause et, par conséquent, s'applique t-elle au destinataire ?

**Les effets de la clause compromissoire sur le destinataire :**

---

<sup>1</sup> Affaire N° 145015 du 17/12/1996.

## Arbitrage

En Algérie, la Cour Suprême a affirmé dans un arrêt récent en date du 09/04/2008 que «Le destinataire n'est pas tenu par la clause compromissoire dont fait référence le connaissance, en revanche, ceci ne peut l'empêcher de s'en prévaloir »<sup>2</sup>.

En France, cette question a fait l'objet d'un important contentieux.

Si le principe de l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire est admis, compte tenu de la spécificité du contrat de transport maritime des marchandises, et bien que contraire à un des grands principes du droit civil celui de l'effet relatif des contrats.

Se pose alors la question de savoir si l'acceptation de la clause doit être expresse ou peut simplement être tacite.

En Algérie, la Cour Suprême dans l'arrêt suscitée, a précisé que « La référence à la charte- partie par le connaissance fait du destinataire une partie dans ce contrat et lui donne ainsi le droit d'utiliser la clause compromissoire insérée dans la charte partie s'il manifeste sa volonté de s'en prévaloir...»<sup>3</sup>.

Il ressort de ce qui précède, que la Cour Suprême n'a pas précisé la forme de l'acceptation de la clause compromissoire par le destinataire, même si la référence au connaissance, semble privilégier la forme tacite, puisqu'il suffit que le destinataire ait connaissance de l'existence de cette clause pour qu'il soit liée, mettant ainsi en évidence l'importance du connaissance dans l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire.

---

<sup>2</sup> "يجب القول لمن كان المرسل إليه غير ملزم ببند التحكيم الذي تشير إليه وثيقة الشحن، فبالقابل هذا لا يمنع من التمسك به وحيث بين من وثيقة الشحن أنها تشير إلى عقد إيجار السفينة...." قرار رقم 439517 لـ 2008/04/09 .

<sup>3</sup> "حيث أن الإشارة لعقد إيجار السفينة في وثيقة شحن تجعل المرسل إليه المطعون ضدها في قضية الحال طرفا في هذا العقد و لها الحق في استعمال بند التحكيم..... أن أرادت التمسك به..." قرار رقم 439517 لـ 2008/04/09.

## Arbitrage

Cependant, l'exigence en même temps d'une acceptation par le destinataire de la clause compromissoire, pour quelle puisse lui être opposable, signifie-elle que cette acceptation doit revêtir la forme expresse ?

En France, cette question a suscité un débat entre la chambre civile et la chambre commerciale de la Cour de Cassation française.

Pour la chambre commerciale, « Pour être opposable au destinataire, une clause compromissoire insérée dans un connaissance doit avoir été portée à sa connaissance et avoir été acceptée par lui, au plus tard au moment de la livraison où, recevant livraison de la marchandise, il avait adhéré au contrat de transport ».

Il ressort de cet arrêt, que pour la chambre commerciale de la Cour de Cassation française, l'adhésion du destinataire au contrat de transport maritime des marchandises se fait lors de la réception de la marchandise et non pas par l'acceptation du connaissance.

Selon cet arrêt, à travers la réception de la marchandise, le destinataire manifeste sa volonté d'adhérer au contrat de transport maritime des marchandises.

Quant à la clause compromissoire, pour quelle puisse lui être opposable, elle doit avoir été acceptée par lui.

La question est de savoir pourquoi l'exigence de l'acceptation exprès ne concerne que la clause compromissoire? S'agit-il d'une volonté de protéger le destinataire? N'est-elle pas liée à la nature d'ordre public du contrat de transport maritime des marchandises.

Peut-on considérer la clause compromissoire comme une clause n'entrant pas dans le cadre de l'économie générale du contrat de transport maritime des marchandises? C'est-à-dire celle qui ne requiert pas son acceptation expresse.

Il n'en demeure pas moins, que par cette position, la chambre commerciale de la Cour de Cassation française semble

## Arbitrage

relativiser l'importance du rôle du connaissance en tant que preuve du contrat de transport maritime des marchandises.

Quant à la chambre civile de la Cour de Cassation française, elle reconnaît l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire, car ce dernier est en mesure de la connaître dès le l'opération de déchargement.

Ainsi, il suffit que le destinataire ou son subrogé ait pu avoir connaissance de la clause et que, compte tenu de l'usage, un consentement exprès n'est pas nécessaire.

Elle reconnaît donc la validité de l'acceptation tacite de la clause sachant que cette acceptation peut résulter de l'existence d'un usage. Et le fait d'insérer par exemple une clause compromissoire dans la charte-partie est un usage très fréquent ; qu'il y a lieu de respecter, particulièrement quant on connaît l'importance de la Lex Mercatoria dans le domaine maritime.

Dès lors, l'exigence d'une acceptation expresse de la clause compromissoire par le destinataire peut s'avérer contraire à ces usages maritimes.

Cette position de la chambre civile de la Cour de Cassation semble remettre en cause le principe du droit commun relatif à la relativité des conventions?

Ainsi, la question reste posée sur l'opposabilité de clause compromissoire au destinataire, doit il manifester son acceptation d'une manière expresse au nom d'un formalisme excessif mais en dehors du connaissance? Ou bien, doit il la manifester d'une manière tacite même à l'encontre du principe de la relativité des contrats?

Concernant, les assureurs, en France, la Cour de Cassation a affirmé dans un arrêt du 20/05/2003, que «La clause compromissoire d'une charte-partie n'est pas opposable aux assureurs cessionnaires des droits du destinataire de la marchandise, tiers par rapport à l'affrètement et porteur du connaissance».

En outre, l'opposabilité de la clause compromissoire soulève également une autre question.

## Arbitrage

Qui est compétent pour vérifier l'opposabilité de la clause compromissoire? Le juge étatique? ou l'arbitre conformément au principe de compétence-compétence?

En Algérie, l'article 1044 du nouveau code des procédures civiles et administratives précise que «le tribunal arbitral statue sur sa propre compétence.....».

Pour la Cour de Cassation française «Les exceptions qui peuvent faire obstacle au principe selon lequel il appartient à l'arbitre de statuer par priorité sur sa propre compétence sont la nullité et l'inapplicabilité manifestes de la clause compromissoire».

Mais la question qui se pose est de savoir si l'opposabilité ou non de la clause compromissoire constitue un cas d'inapplicabilité de la convention d'arbitrage? La réponse paraît négative.

Il ressort de ce qui précède, que la question de l'opposabilité de la clause compromissoire met en évidence la particularité du droit maritime. En effet, elle ne répond pas à la même logique qui gouverne le droit commun des contrats, comme le souligne à juste titre, Monsieur Alexandre Malan, «Ceci tient manifestement à la place particulière qu'occupe le destinataire des marchandises dans le contrat de transport ni vraiment tiers partie à ce contrat et à la superposition du connaissement dans le contrat de charte-partie, combinaison de contrats propre au droit maritime »<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Alexandre Malan, «le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime», Droit maritime français ( DMF) N° 660, Janvier 2006, P.15.