

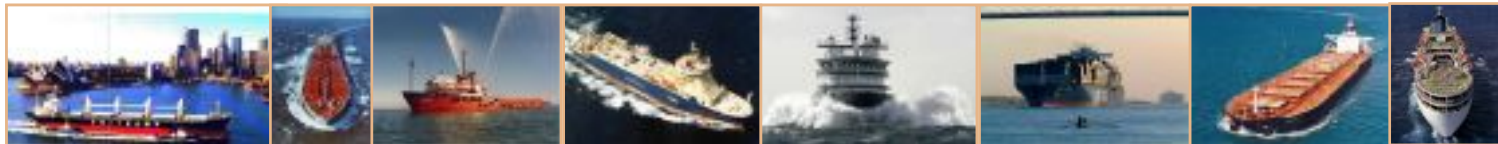
Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
 Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier
 Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 23 - Automne 2010



"Audiatur et altera pars"

Le tiers-porteur du connaissance, le fréteur au voyage, le transporteur maritime et l'arbitrage **Jean LERBRET** **Arbitre maritime**

Un connaissance sans en-tête, issu d'un affrètement au voyage, comporte généralement une clause d'incorporation de la charte-partie et, spécifiquement de sa clause compromissoire (« The law and Arbitration Clause »).

Cette disposition est théorique car la charte-partie n'est presque jamais physiquement jointe au connaissance et ses termes, dont la clause compromissoire, peuvent être et demeurer inconnus du tiers-porteur du connaissance. Il en résulte une incertitude quant aux droits et aux obligations réciproques du transporteur et du tiers-porteur, en matière d'arbitrage particulièrement.

Cette situation peu limpide se complique lorsque plusieurs affrètements ont été conclus en chaîne et que le premier fréteur n'est pas le transporteur maritime. C'est le cas lorsqu'un opérateur titulaire d'un contrat de tonnage affrète un navire tiers pour exécuter un voyage sous ce contrat.

Une bonne pratique professionnelle devrait exiger que l'affrètement et le sous-affrètement comportent des dispositions générales identiques. A défaut, il y a discontinuité dans la chaîne des contrats, ce qui peut avoir des conséquences fâcheuses.

La Chambre Arbitrale a eu récemment à considérer un cas où l'opérateur avait accepté, à la demande de l'armateur du navire qu'il affrétait pour un voyage, sans y résister, de changer la clause d'arbitrage de la Chambre à Paris de son contrat de tonnage au profit de Londres.

Le tiers-porteur du connaissance, laissé par l'opérateur dans l'ignorance de ce changement, demande l'arbitrage de la Chambre contre l'armateur et contre l'opérateur afin d'obtenir l'indemnisation des avaries subies par la marchandise.

L'armateur refuse cet arbitrage en plaçant qu'il avait demandé et obtenu l'arbitrage à Londres, inscrit à la Charte-Partie et incorporé au connaissance, et qu'il n'était pas lié par la clause d'arbitrage d'un contrat dont il n'était pas partie.

Le tiers-porteur demandeur ne put reconnaître que cela et se désista de son action à l'encontre de l'armateur, après avoir perdu beaucoup de temps et un peu d'argent dans une procédure inutile et sans issue.

Les arbitres prirent acte de la mise hors de cause de l'armateur et de leur propre incompétence. En commentaire, ils déclarèrent que bien que le fréteur d'un contrat de tonnage n'ait pas d'obligation contractuelle explicite de sous-affrêter au voyage à des conditions générales identiques (« Back to back ») à celles du contrat, c'était là, un usage prudent et très recommandable dont le non-respect était susceptible de provoquer des difficultés et des malentendus préjudiciables.

Cependant le tiers-porteur avait également demandé l'arbitrage de la Chambre contre l'opérateur, lequel plaçait pareillement l'incompétence des arbitres en soutenant que la clause d'arbitrage du contrat de tonnage ne pouvait être invoquée par le tiers-porteur qui n'était pas partie à ce contrat.

Le tiers-porteur invoqua l'arrêt « Alcatel » de la Cour de Cassation (27.03.07) qui permet d'appliquer la clause compromissoire d'un des contrats d'une chaîne de contrats dont l'objet est le transfert de la propriété de biens aux autres contrats de la chaîne.

Les arbitres ont examiné les circonstances particulières de l'espèce avant de décider s'il convenait de suivre l'audacieuse extension de la clause d'arbitrage autorisée par la Cour de Cassation.

En effet, les arbitres tiennent généralement à s'assurer du consentement mutuel des parties à toute procédure arbitrale, dans la crainte de s'exposer à la sanction suprême de l'annulation de leur sentence.

Ils ont pris en compte, particulièrement :

- Que l'opérateur était le prestataire du service habituel du groupe industriel concerné par le contrat de tonnage ;
- Que tant le chargeur que le destinataire de la marchandise étaient des sociétés sœurs, filiales de ce groupe ;
- Que la clause d'arbitrage de la Chambre, qui figurait dans le contrat de tonnage, régissait habituellement les relations contractuelles entre l'opérateur et les sociétés appartenant au dit groupe ;
- Que cette clause figurait dans la première offre de l'opérateur adressée à l'armateur du navire tiers, avant qu'il ne l'abandonnât, sans offrir de résistance et sans bonne raison, à l'insu du transporteur ;
- Que, donc, l'opérateur ne pouvait prétendre que cette clause n'avait pas reçu son agrément.

Ayant considéré ces circonstances particulières, les arbitres décidèrent que le tiers-porteur du connaissance pouvait bénéficier de la clause d'arbitrage du contrat d'affrètement et, donc, qu'eux-mêmes étaient compétents pour connaître du litige.

Finalement, au fond, les arbitres déclarèrent que, en vertu du connaissance sans en-tête constituant le contrat de transport de la marchandise avariée, l'opérateur n'était pas le transporteur maritime responsable des dommages. Ils invitèrent le tiers-porteur du connaissance à mieux se pourvoir.

Cette décision mettait fin à une procédure complexe dont on peut ne pas percevoir de bonne raison d'avoir été.