



Opposabilité aux destinataires des clauses de compétences des contrats de transport : question de droit ?

Gilles Héligon – Arbitre maritime

La question de l'opposabilité au destinataire de la clause compromissoire ou attributive de compétence stipulée au contrat de transport connaît, depuis environ une dizaine d'années, un abondant contentieux. Quel destinataire, quel réceptionnaire de marchandises, ou encore quel assureur facultés, subrogé dans les droits du destinataire, n'a pas fait valoir qu'il n'était pas lié par une stipulation contractuelle qu'il n'a pas directement souscrite, afin de tenter d'échapper à un for étranger prévu dans le contrat de transport ?

(1) Sur cette question, la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation poursuit une jurisprudence bien établie aux termes de laquelle la clause compromissoire ou attributive de compétence stipulée au contrat de transport doit faire l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire, laquelle ne peut résulter du seul accomplissement du connaissance. Cette jurisprudence, presque doctrinale, a encore été récemment réaffirmée dans un arrêt du 25 juin 2002 [navire « APTMARINER » - DMF 2003,41, obs. P. DELEBECQUE].

Cette jurisprudence se fonde essentiellement sur une analyse de la clause d'arbitrage d'un point de vue strictement contractuel : cette clause ayant un caractère exorbitant du droit commun, elle ne fait pas partie des stipulations usuelles entre les parties, mais touche au contraire à l'exécution du contrat et concerne par conséquent l'économie même des relations entre les parties. Ainsi, la clause de compétence ne peut être opposée à une partie au contrat, en l'espèce au destinataire, que s'il y a expressément consenti. A cet effet, la Chambre Commerciale exige que la manifestation de la volonté du destinataire soit précise et sans équivoque.

Cette solution est d'autant plus justifiée, selon la Chambre Commerciale, que le destinataire n'a pas négocié, le plus souvent, les clauses du contrat de transport. La clause attribuant compétence à une juridiction, judiciaire ou arbitrale, non voulue par le destinataire pourrait mettre celui-ci en difficulté, tant pour l'introduction de son action que pour faire valoir ses droits résultant du contrat de transport.

Cette solution s'applique évidemment aux assureurs subrogés qui, en pratique, exercent le plus souvent les recours à l'encontre des transporteurs : l'assureur subrogé bénéficie de la même situation que l'assuré dont il tient ses droits.

Une décision récente de la Chambre Commerciale en date du 4 mars 2003 (DMF 2003, 561), tout en maintenant l'exigence de l'acceptation par le destinataire de la clause attributive de compétence, semble toutefois assouplir la position : considérant les termes de la décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes, dans son arrêt du 9 novembre 2000 (arrêt CORECK), la Chambre Commerciale semble ne plus exiger une acceptation spéciale du destinataire, cette acceptation pouvant intervenir par tout moyen, au plus tard lors de la livraison, dans les conditions de l'article 17 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.

(2) Parallèlement à cette position fondée sur la stricte analyse contractuelle des clauses attributives de compétence, la première Chambre Civile considère, quant à elle, que la clause compromissoire ou attributive de juridiction fait partie de l'économie même du contrat de transport et est, de ce fait, opposable de plein droit au destinataire des marchandises.

Dans un arrêt du 12 juillet 2001, la première Chambre Civile retient en effet, sous réserve que la loi du contrat le permette (la loi de Singapour était compétente en l'espèce), que « l'insertion d'une clause de juridiction étrangère dans un contrat international fait partie de l'économie de celui-ci, de sorte qu'elle s'impose à l'assureur subrogé ».

Un arrêt récent de la Cour de Versailles, en date du 6 janvier 2003, reprend ce type d'argumentation : la clause compromissoire ne peut être ignorée des divers intervenants au transport, dès lors que la clause est, selon les termes de la Cour, conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance et qui est connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée.

Les usages du commerce international priment : le caractère exorbitant du droit commun des stipulations en faveur d'un for donné ou d'une juridiction d'arbitrage s'efface devant les usages du commerce connus de l'ensemble des opérateurs.

Le consentement de l'ensemble des parties concernées sur une clause attributive de juridiction ou une clause compromissoire est présumé exister dès lors que la clause considérée constitue incontestablement une pratique courante, connue et acceptée par les opérateurs.

(3) L'opposabilité des clauses de compétence apparaît ainsi engendrer des interprétations différentes. L'incertitude de la règle de droit dans ce domaine est incontestablement fonction des circonstances de chaque espèce et des arguments soulevés par les parties.

Les positions des Chambres Civile et Commerciale semblent, à première vue, antinomiques. En mettant de côté les fondements juridiques et de façon pratique, le sont-elles réellement ? L'acceptation de la clause attributive de compétence par le destinataire apparaît toujours exigée pour qu'elle lui soit opposable, seules diffèrent la forme et la nature de cette acceptation :

- En exigeant une acceptation expresse pour le contrat considéré, la Chambre Commerciale applique strictement la règle de droit contractuel.
- La Chambre Civile ne revient pas formellement sur la nécessité de ce consentement mais considère que celui-ci est réputé exister dès lors que la clause d'attribution de compétence relève des usages du commerce et ne peut être ignorée du destinataire.

Là où la Chambre Commerciale adopte une position protectrice a priori des intérêts du destinataire, celui-ci étant considéré comme potentiellement lésé par une attribution de compétence stipulée dans le contrat de transport qu'il n'a pas lui-même souscrit, la Chambre Civile recherche de son côté la pratique commerciale usuelle pour déterminer la connaissance des clauses d'un contrat que doit avoir le destinataire, et considère que la clause est opposable dès lors que la connaissance en est établie par l'usage du commerce, la connaissance valant alors acceptation.

En faisant abstraction des raisonnements juridiques respectifs des deux Chambres de la Cour de Cassation, l'élément essentiel de différenciation entre leurs deux positions ne résiderait-il pas en pratique dans la forme de l'acceptation requise du destinataire ?

Autrement dit, ne serait-ce pas une question de forme plutôt qu'une question de fond ? Nous sommes, dès lors, amenés à considérer le véritable enjeu du débat qui génère cet abondant contentieux, spécialement en matière de chartes-parties et des connaissements qui y sont associés.

(4) Les contrats internationaux de transports maritimes incorporent une clause attributive de compétence dans des chartes – parties, auxquelles renvoient les connaissements associés, dont les termes sont connus de l'ensemble des opérateurs du commerce international.

Ainsi, il n'est pas infondé de considérer, à l'instar de la première Chambre Civile, que de telles stipulations font partie de l'ordre du commerce international et qu'elles sont nécessairement connues des opérateurs, chargeurs et réceptionnaires.

S'agissant de clauses usuelles et reconnues du commerce international, ni les réceptionnaires, ni les assureurs facultés ne devraient pouvoir prétendre les ignorer. Dans de telles conditions, soutenir malgré tout l'inopposabilité de la clause ne saurait relever uniquement d'une argumentation touchant au droit des contrats. D'ailleurs, généralement, un réceptionnaire français conteste plutôt la compétence de fors étrangers que celle d'une juridiction française, judiciaire ou arbitrale. Si la question était purement juridique, ne devrait-il pas le faire dans tous les cas ?

La contestation de l'opposabilité de la clause de compétence incluse dans une charte-partie, si elle est généralement fondée sur des arguments juridiques, apparaît ainsi beaucoup plus guidée par l'intérêt de celui qui la soulève que par toute autre considération. La recherche d'un for favorable aux intérêts que l'on défend est parfaitement légitime, mais cela relève de la stratégie d'un recours à l'encontre du navire, non d'une question de droit contractuel.

En général, que reproche-t-on à un forum étranger ?

Tout d'abord, qu'il n'est justement pas français. Cette remarque, si elle relève d'une simple « frilosité », ne mérite guère d'attention dans la mesure où faire du commerce international suppose de ne pas exclure le recours à une juridiction étrangère. En revanche, elle mérite considération s'il s'agit de défendre l'expertise maritime française en cherchant à éviter la « délocalisation » du traitement des litiges intéressant des parties françaises, voire en offrant à des parties étrangères qui le souhaiteraient la possibilité d'un recours à une juridiction française non prévu dans le contrat de transport.

La procédure de certains forums étrangers est également parfois jugée longue et coûteuse. Il est certainement tout à fait légitime de se préoccuper de limiter les frais de procédure et de rechercher des solutions rapides aux litiges, mais la contestation de l'opposabilité d'une clause de compétence revient malheureusement souvent à substituer d'autres frais et délais à ceux que l'on voudrait éviter.

Enfin, certains forums étrangers sont considérés particulièrement défavorables aux intérêts cargo souvent à l'origine de la contestation.

Cette brève revue d'arguments fait ressortir clairement que l'enjeu de la question est bien de se réserver le choix d'une autre juridiction que celle qui est prévue dans le contrat de transport pour traiter d'un litige, et que les arguments juridiques contestant l'opposabilité d'une clause de compétence ne constituent en règle générale que le moyen d'y parvenir.

Ne serait-il pas souhaitable de tenter de résoudre la question lors de la conclusion du contrat ? Les chargeurs, les français comme les autres, ont la possibilité de demander voire d'imposer, pourvu qu'ils s'en préoccupent, des attributions de compétence dans les chartes-parties répondant aux souhaits des destinataires, qui souvent se trouvent être leurs clients, et leurs assureurs facultés, souhaits précisément exprimés au travers des contestations que ceux-ci soulèvent aujourd'hui. Pourquoi ne pas exiger également, afin de prévenir toute difficulté, que la clause compromissoire ou attributive de compétence soit reportée sur le connaissement ?

Tout cela permettrait d'éviter par avance une contestation qui, pour être légitime, n'entraîne pas moins débats, coûts et délais qui détournent les parties des questions touchant au fond des recours entrepris par les intérêts cargaison, souvent au détriment même de la partie qui entend protéger ses droits.

Par ailleurs, la multiplication des contestations de la clause de compétence incluse dans une charte-partie ne pourrait-elle pas conduire, à terme, à la contestation d'autres clauses usuelles de la pratique internationale connues de tous et mettre en cause l'équilibre contractuel du transport maritime et la sécurité juridique des opérations de transport ?

La culture et l'expertise françaises en matière maritime sont incontestables. Nos juges, nos avocats, nos arbitres « maritimes » sont parfaitement compétents et nous pouvons offrir de surcroît l'expérience et le renom de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris qui constitue une véritable alternative à d'autres juridictions et systèmes arbitraux pour la résolution des litiges entre opérateurs du commerce international. En matière d'arbitrage, la France présente en plus un avantage, gage de sécurité juridique : en droit français, les arbitres sont juges de leur propre compétence.

La clause attributive de compétence n'est pas au centre de la négociation des termes d'une charte-partie. Elle n'en constitue certes pas la clause essentielle, mais elle emporte cependant des conséquences suffisamment importantes pour justifier qu'elle soit déterminée, et non adoptée par défaut, en même temps que les autres dispositions.

Au travers des abondantes contestations de l'opposabilité des clauses de compétence, la communauté maritime française manifeste son attachement à la juridiction française. Favoriser l'introduction dans les chartes d'une clause de compétence française viderait probablement de tout intérêt pratique la question de l'opposabilité de la clause au destinataire. Le but ne serait-il pas atteint ?

L'arbitrage constitue la pratique en matière de chartes-parties, la compétence de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris est déjà inscrite dans nombre de chartes : les moyens existent, ils n'attendent que d'être mis en œuvre.