

# L'assurance maritime, terre d'élection de l'arbitrage

Olivier Jambu-Merlin  
Arbitre maritime à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris  
[www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)

***Hautement technique et internationale, l'assurance maritime s'est assortie, depuis ses origines, de la procédure d'arbitrage. Dans ce domaine, l'assureur y est accoutumé.***

Depuis toujours, l'assurance est presque consubstantielle au transport maritime, même sous des formes qui ne rappellent que de loin les techniques sophistiquées mises en œuvre aujourd'hui. Tontine (1) et prêt à la grosse (2) en sont des aspects archaïques, mais révélateurs d'une mutualisation des risques rendue nécessaire par les sommes investies dans des expéditions maritimes aux aléas nombreux et d'une durée importante. L'ordonnance de Colbert (1681) qui a - aussi - codifié l'assurance maritime, est à peine antérieure à l'ouverture de la première Bourse reconnue en ce domaine, l'arrière-salle de l'aubergiste Lloyd.

L'arbitrage est, lui aussi, présent de longue date dans les conflits nés de l'exécution des contrats maritimes. Conflits dont les conséquences pécuniaires renvoient la plupart du temps à la mise en jeu des couvertures d'assurance. Il est donc naturel de voir intervenir l'assureur dans de nombreux arbitrages maritimes. Spécificité du monde maritime, deux types d'assureurs cohabitent. Le premier est constitué des assureurs corps, couvrant le navire en général, et des assureurs facultés, couvrant la marchandise en général. Nous sommes là sur le terrain des grandes compagnies d'assurances et de réassurance. Les seconds sont les *Protection and Indemnity Clubs (P et I)*, mutuelles auxquelles adhèrent les armateurs, destinées à couvrir, *inter alia* [entre autres], leur responsabilité civile. Les affréteurs à temps (3) bénéficient également de couvertures *P et I* en ce qui concerne leur responsabilité envers la marchandise et envers le propriétaire du navire.

## **EXCLUSIVITÉ COMMERCIALE**

Le domaine de l'arbitrage est presque exclusivement commercial, pour l'essentiel les dommages à la marchandise, mettant en cause intérêts navire et intérêts cargaison ; ceux-ci pouvant être, par la magie du transfert du connaissance, les chargeurs ou les destinataires ; ceux-là pouvant être l'armateur ou l'affréteur à temps du navire.

Ce que l'on appelle couramment les « événements de mer » (abordages, échouements) peut amener à l'arbitrage armateur et affréteur à temps, tant pour les retards et pertes d'exploitation subis par ce dernier qu'à titre de

recours en garantie pour les poursuites engagées contre lui par les intérêts cargaison. Pour autant, dans certains cas de figure, l'ayant droit de la cargaison aura, ou pensera avoir, un recours direct contre l'armateur, recours encore contractuel, peut-être un jour, hélas, délictuel. L'accumulation fréquente de plusieurs strates de contrat (connaissance, charte-partie (4) au voyage, charte-partie à temps, contrats de manutention...) multiplie les intervenants, tous assurés.

L'arbitrage est aussi présent en matière de contrats de vente ou de construction de navires, ce second point étant d'une actualité récurrente depuis 2009, du fait de la multiplication des annulations de commande. On pense aux questions de garantie des vices du navire vendu. Bien entendu, il n'est pas possible d'envisager l'arbitrage comme moyen de résolution d'un litige avec l'État ou l'un de ses démembrements (responsabilité civile de l'armateur pour dommages à une construction du domaine public maritime, par exemple).

Comme dans d'autres domaines, il est toujours possible de négocier un compromis d'arbitrage une fois le désaccord constaté, mais c'est le plus souvent une clause compromissoire insérée au contrat qui permet la mise en œuvre de l'arbitrage. Toutes les chartes-parties incluent cette clause, plus ou moins précise, en ce qu'elle peut simplement indiquer que l'arbitrage se tiendra à Paris, Londres, Singapour ou New York, sans plus de détails, ou stipuler clairement qu'il se tiendra à Londres, sous loi anglaise sous les auspices de la *London Maritime Arbitrators Association (LMAA)*, ou à Paris sous loi française ou anglaise sous ceux de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP) (5).

### **L'ASSUREUR PARTIE PRENANTE À L'ARBITRAGE**

L'assureur est souvent partie prenante à l'arbitrage, au côté du demandeur, au titre de la subrogation légale : ayant indemnisé, au moins partiellement son assuré, il a recueilli du fait de la subrogation les droits et obligations de ce dernier, et peut donc se prévaloir du contrat porteur de la clause compromissoire. Classiquement, la validité de la quittance subrogatoire est mise en cause *in limine litis* [au commencement du procès] dans chaque affaire, ou presque.

En termes de défense, la règle de principe demeure l'interdiction d'attirer à l'instance arbitrale l'assureur de la partie poursuivie. Il est donc absent des opérations d'arbitrage. Les *P et I Clubs*, qui font quasi systématiquement application du principe « *pay to be paid* » (6) et font usage entre eux d'une répartition conventionnelle de la charge des condamnations prononcées (*Inter Club Agreement*), ne peuvent que se satisfaire de cette prohibition.

On peut cependant relever une participation indirecte, mais réelle, des *P et I Clubs* au côté de la défense en matière d'arbitrage, par le biais de

lettres de garantie modifiant la compétence arbitrale : une avarie cargaison entraîne très fréquemment une saisie du navire, navire libéré par l'émission d'une garantie de son *P et I Club*. Ce dernier s'engage à payer au demandeur un certain montant (généralement plafonné à celui défini à la convention de La Haye-Visby, ou de Hambourg selon le cas), tel qu'il sera décidé par tel ou tel organisme d'arbitrage, statuant sous telle ou telle loi. Et ce nonobstant les termes de la clause compromissoire du contrat, légitimement outrepassée par cette lettre de garantie par laquelle on voit l'assureur du défendeur, même s'il n'apparaît pas officiellement à l'instance arbitrale, en choisir le cadre.

Pourquoi, en matière d'assurance maritime, l'arbitrage plus que la procédure judiciaire ? On relèvera d'abord que le jeu de la subrogation ne laisse guère de place à autre chose. En reprenant à son compte les droits et obligations nés du contrat à l'origine du litige, l'assureur reprend la clause compromissoire.

Surtout, il faut insister sur le fait qu'on ne peut demander à des magistrats judiciaires ou consulaires, en dépit de leur compétence et leur dévouement, de maîtriser toutes les technicités du monde maritime, éminemment international, où prévaut un ensemble d'usages commerciaux reconnus, mais au contour plus ou moins précis, la *lex mercatoria*, ensemble lui-même doublé de pratiques et usages (notamment portuaires) locaux.

Les organismes d'arbitrage maritime, dont la CAMP, disposent d'arbitres techniciens, praticiens du commerce maritime et juristes. Parmi eux, les compétences indispensables à l'appréciation factuelle - qui doit précéder la qualification juridique - sont réunies. Qu'il s'agisse de questions techniques (réfrigération sur un navire frigo, ventilation sur un navire de grain, thermodynamique sur un gazier, problèmes mécaniques...), commerciales et opérationnelles (pratiques portuaires, contraintes de navigation) ou juridiques (contrats ô combien nombreux et clauses diverses qui ne le sont pas moins (7)), un corps d'arbitres de professionnels qualifiés et spécialisés du domaine peut y répondre. L'auteur de ces lignes, longtemps opérateur de navires, peut en témoigner.

Ces arbitres peuvent y répondre vite : d'une part, leur connaissance du domaine leur permet le plus souvent de ne pas avoir recours à l'expertise (dont on sait les délais) ; d'autre part, la souplesse procédurale dont ils bénéficient, même encadrée, permet de réduire la durée de l'instance ; enfin, les organismes d'arbitrage s'engagent sur des délais assez courts pour le rendu de la sentence. La CAMP se fixe six mois à compter de la constitution du tribunal arbitral, qui dépend pour l'essentiel des parties elles-mêmes. Nous sommes loin des délais encourus devant les tribunaux judiciaires, malheureusement surchargés. Ajoutons qu'un certain nombre d'arbitres sont, de formation et/ou d'expérience, rompus aux pratiques de

l'assurance maritime.

Ces éléments doivent logiquement pousser l'assureur, en principe en communauté d'intérêts avec son assuré, à privilégier autant que faire se peut l'arbitrage. On saluera en ce sens la clause attributive de compétence à la CAMP insérée dans la récente police française d'assurance corps (8) (lire « La nouvelle cartographie de l'assurance transport », « Cahier pratique », *L'Argus de l'assurance* du 18 novembre 2011, n° 7241).

Une seule ombre subsiste au tableau : le développement d'une jurisprudence désormais stricte à l'excès quant aux questions d'impartialité, d'indépendance et de conflits d'intérêts risque de gêner le mouvement vers l'arbitrage dans un secteur où les intervenants sont, du fait de leur spécialisation, peu nombreux.

**Olivier Jambu-Merlin**

**Arbitre maritime**

**Avocat à la cour, SCP RBM2**

***Article extrait du Cahier spécial sur les MARC (Modes Alternatifs de Résolution des Conflits) publié par l'Argus de l'assurance le 6 juillet 2012.***

1. Le mot tontine vient de Lorenzo Tonti, banquier napolitain du XVII<sup>e</sup> siècle. Chaque souscripteur verse une somme dans un fonds et touche les dividendes du capital investi à échéance convenue.

2. Dans la Grèce et la Rome antiques, le prêt à la grosse aventure permettait de faire supporter à un tiers l'exposition sur la valeur de la marchandise. En cas de naufrage, le prêteur perdait sa mise, y compris l'intérêt. Si le voyage se déroulait bien, le prêteur recouvrait le principal, augmenté d'un intérêt considérable.

3. Affrètement à temps : le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage pour un temps défini par la charte-partie, en contrepartie d'un fret.

4. Une charte-partie (charte partagée) est un contrat d'affrètement portant soit sur le parcours (au voyage), sur la durée (à temps), soit sur le navire seul (coque nue).

5. Les chartes-parties incluent également et systématiquement une clause aux termes de laquelle le fréteur précise le nom de son *P et I Club* - et, souvent, l'étendue des couvertures - et s'engage à maintenir la couverture pour la durée d'exécution de la charte. Les deux clauses (compromissoire et *P et I*) ne peuvent raisonnablement pas être dissociées en cas de litige.

6. Les *P et I Clubs* offrent une assurance d'indemnité caractérisée par la règle « *pay to be paid* » : le membre doit d'abord payer la réclamation avant de pouvoir en obtenir le remboursement par le club.

7. Pensons, par exemple, en cas d'avarie au bord et aux marchandises encourue durant un déchargement effectué par un acconier (qui procède au transbordement de la cargaison à l'aide d'un chaland), à la difficulté qu'il peut y avoir à déterminer obligations et responsabilités, au vu de la multiplicité des clauses types possibles, aux altérations manuscrites qui y ont souvent été apportées - avec plus ou moins de bonheur - lors de la rédaction de la charte, à leur combinaison avec les règles

découlant du connaissance (déclaration contenant un état des marchandises chargées sur un navire, les noms de leurs propriétaires, etc.) et aux réglementations et pratiques de ports parfois exotiques...

8. Voir l'article « Regard de l'entreprise assurée sur l'arbitrage », par Alexandre Job.

### **À RETENIR**

La lettre de garantie permet « légitimement » d'outrepasser la clause compromissoire. L'impartialité et l'indépendance requises par la jurisprudence sont (trop) sévèrement contrôlées sur un arbitrage de « niche ».