

La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

شرط التحكيم في المنازعات التجارية البحرية

Professeur Haddoum Kamel*

Faculté de droit et des Sciences Politiques- Boudouaou

Université M'Hamed Bougara Boumerdes

k_haddoum@yahoo.fr

Date d'envoi : 14/06/2026	Date d'acceptation : 21/06/2026	Date de publication: 30/06/2026
-------------------------------------	---	---

Résumé:
L'Arbitrage constitue l'un des moyens de règlement des litiges maritimes les plus utilisés. On retrouve souvent une clause d'arbitrage insérée soit dans le connaissement, soit dans la charte-partie. Les principales Conventions Internationales relatives au transport maritime y font référence. En Algérie, l'arbitrage international est régi par le code de procédure civile et administrative du 25 février 2008 modifié et complété. Face à la spécificité du contrat de transport maritime de marchandises, il y a lieu s'interroger sur les effets de la clause d'arbitrage sur le destinataire légitime et sur la tierce personne détenteur d'un connaissement ou d'un autre document similaire..
Mots clés : Arbitrage - Clause d'Arbitrage - Connaissement- Opposabilité - Destinataire Légitime - Destinataire réel - Tierce Personne.

***Auteur correspondant:** Professeur Haddoum Kamel

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime

الملخص:
يعدّ التحكيم أحد أهم وسائل تسوية المنازعات البحرية وأكثرها استعمالاً، وغالباً ما يُدرج شرط التحكيم إما في سند الشحن، أو في عقد إيجار السفينة، كما تُحيل إليه أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري.
في الجزائر، يخضع التحكيم الدولي لأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية المؤرخ في 25 فبراير 2008، المعدل والمتمم.
ونظراً لخصوصية عقد النقل البحري للبضائع، يُطرح التساؤل حول آثار شرط التحكيم تجاه المرسل إليه الشرعي، وكذلك تجاه الغير الحائز لسند الشحن أو لأي مستند مماثل.
الكلمات المفتاحية: التحكيم، شرط التحكيم، سند الشحن، قابلية الاحتجاج، المرسل إليه الشرعي، المرسل إليه الفعلي، الغير.

Introduction:

L'arbitrage occupe désormais une place essentielle dans le règlement des différends liés au domaine maritime. Cet intérêt se reflète notamment à travers les conventions internationales régissant le transport maritime.¹

L'arbitrage maritime est également encadré par le règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour

¹Les conventions de Hambourg, adoptées le 31 mars 1978 et portant sur le transport maritime des marchandises, sont devenues effectives le 1er novembre 1992. Cependant, ces conventions n'ont pas été ratifiées par l'Algérie. Parallèlement, une nouvelle convention des Nations Unies, connue sous le nom de Règles de Rotterdam, encadre les contrats de transport international de marchandises réalisés en tout ou partie par voie maritime. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008, cette convention a été ouverte à la signature à Rotterdam le 23 septembre 2009. Malgré cela, elle n'est pas encore entrée en vigueur.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

le droit commercial international, lequel a fait l'objet de plusieurs modifications régulières¹.

En droit Algérien, l'arbitrage international est soumis au code des procédures civiles et administratives modifié², ladite loi a défini la clause d'arbitrage par le biais de l'article 1040³.

Dans la procédure d'arbitrage, l'accord des parties et l'autonomie de la volonté, constituent les principes fondamentaux. C'est aux parties seules, de permettre au tribunal arbitral d'exercer sa compétence pour examiner leur litige.

Cependant, la particularité du contrat de transport maritime de marchandises, nous amène à nous interroger sur son application dans l'arbitrage commercial maritime, et particulièrement sur les effets de la clause d'arbitrage sur le destinataire légitime ou sur tout autre tiers lié par l'opération de transport maritime des marchandises.

Les mentions introduites dans la charte-partie ou le connaissement, a nécessité le recours à des professionnels et spécialistes du commerce maritime, afin de résoudre les questions souvent techniques et complexes

Ce qui rend la question plus compliquée, c'est la présence d'une clause compromissoire intégrée dans un connaissement, lequel renvoie à une charte-partie. Dans ce cas, il peut y avoir un conflit entre les règles régissant le connaissement et celles

¹ Révisé par la version du 15 décembre 1976, du 06 décembre 2010, et du 09 décembre 2021.

² Loi N 08 -09 du 25 février 2008, (JORA N° 21 du 23 avril 2008), modifié par la loi N°22-13 du 12 juillet 2022, JORA N° 48 du 17 juillet 2022. Articles 1039 à 1065.

³ « Elle régit autant les litiges déjà nés que ceux futurs... »

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

concernant la charte-partie, notamment les droits du porteur du connaissance.

Ce qui a suscité un vaste débat tant sur le plan doctrinal que jurisprudentiel, sachant que l'activité de transport de marchandise par voie maritime, se caractérise par une multitude d'intervenants, ainsi, pour ce qui est du contrat d'affrètement, il peut s'agir de l'armateur, fréteur, affréteur, courtier, capitaine ; alors que pour le contrat de transport, il concerne, le chargeur, transporteur, destinataire, tiers porteur du connaissance, commissionnaire, transitaire, manutentionnaire, personnes auxquelles s'ajoutent leurs assureurs respectifs.

Dans le cadre du principe de l'effet relatif des contrats¹, il serait pertinent de déterminer quels opérateurs sont effectivement concernés par la clause d'arbitrage ou la clause d'attribution de compétence, à l'occasion de la survenance d'un litige relatif au contrat de transport maritime des marchandises.

L'application de la clause d'arbitrage est intimement liée à la situation juridique du destinataire légitime : est-il considéré comme tiers ou partie au contrat ? Cette interrogation se pose notamment, lorsque cette clause est initialement incluse dans la charte-partie, qui constitue une *res inter alios acta*, et se retrouve sous la responsabilité d'un tiers détenteur du connaissance, en l'occurrence le destinataire.

Afin de mieux cerner le lien entre la clause d'arbitrage et les litiges maritimes, il convient dans un premier temps d'analyser la position juridique particulière du destinataire dans

¹ « Le contrat n'oblige point les tiers, il peut naître des droits à leur profit ». Article 106 du Code Civil Algérien, Ordonnance 75 – 58 du 26 septembre 1975, modifié et complété, JORA N 78 du 30 septembre 1978.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

le contrat de transport maritime de marchandises. Cette analyse sera menée à la lumière de certains principes fondamentaux du droit civil, notamment celui de l'effet relatif des contrats. (**Titre I**). Il sera procéder ensuite à l'examen plus détaillé de la force contraignante de la clause d'arbitrage. En effet, la problématique de l'opposabilité des clauses contenues dans le connaissement se pose également lorsque la clause porte sur la compétence juridictionnelle. Cette opposabilité s'étend, par ailleurs, au tiers lié par les stipulations du connaissement (**Titre II**).

Titre I: Du Régime juridique des parties au contrat de Transport : Le cas du Destinataire

Le rôle de l'arbitrage à évolué au cours de ces dernières décennies ; l'arbitrage est aujourd'hui accepté en tant que moyen efficace pour résoudre les différends et de rendre justice. Il a gagné en importance par rapport aux autres modes alternatifs de résolution des litiges (**Section I**). Cependant, la particularité du contrat de transport maritime, nous amène à aborder les effets de la clause d'arbitrage à l'égard d'une tierce personne, notamment le destinataire. Cette clause s'applique-t-elle à celui-ci ? Et si oui, sous quelle modalité ? (**Section II**)

Section I: L'importance de l'arbitrage dans le commerce maritime International :

La mondialisation du commerce international, combinée à l'évolution du transport maritime, a considérablement augmenté le volume et la complexité des litiges internationaux.¹

¹Kamel Haddoum, « La problématique de l'opposabilité de la clause compromissoire dans le contentieux maritime : Le cas du

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

Le commerce maritime demeure une activité essentiellement internationale, qui a contribué à l'essor du développement de l'arbitrage maritime¹, car, le recours à ce dernier dans le domaine maritime devient de plus en plus fréquent.²

Historiquement, l'arbitrage a toujours été perçu comme une voie privilégiée pour résoudre les litiges, et à ce titre, il a précédé le règlement des conflits civils. Il se présentait souvent comme un mode, simple, efficace, rapide et adaptable de résolution des différends en matière commerciale et internationale, car, l'insuffisance des infrastructures judiciaires pose problème dans un contexte de mobilité qui caractérise le commerce maritime³.

Il est évident que l'arbitrage maritime s'appuie sur les pratiques commerciales propres au secteur maritime, ce qui exige des arbitres maritimes de tenir compte et d'appliquer les usages en vigueur dans le commerce international.

La familiarité des arbitres avec ces usages internationaux, leur permet de mieux maîtriser les différentes notions, et

destinataire », Journées d'études sur les modes alternatifs de règlement des litiges organisés par la Cour Suprême, Alger le 15 et 16 juin 2008.

¹Arradon François, « L'arbitrage en France le point de vue du praticien », DMF N° 681, Mai 2007.

², A titre d'exemple, la CCI a enregistré 817 demandes en 2009, 663 demandes en 2008 et 559 en 2007, alors que la London Maritime Arbitration Association a reçu 4445 nominations en 2009, 2673 en 2007 et a rendu 647 sentences en 2009, voir Alexandre Job, « Arbitrage maritime, dérives et perspectives », « Arbitrage maritime, savoir saisir les opportunités de l'arbitrage Ad hoc, DMF N° 723, Mars 2001, p.207,

³ Vanessa Arviset, « Les avantages et les limites de l'arbitrage en tant que mode de résolution des conflits », Université Mac Gill, Montréal, Canada, 2015, p. 21.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

expressions propres au commerce maritime international et dont la plupart des juges nationaux ignore¹.

L'arbitrage s'avère être le mode de règlement des litiges le plus approprié, particulièrement, quant il s'agit de trancher sur des litiges complexes, exigeant, un niveau d'expertise pluridisciplinaire, c'est-à-dire, juridique et technique, afin de procéder à une analyse plus objective des documents, à l'instar du connaissance, de la charte ou le booking note²

Actuellement, la chambre arbitrale de Londres, reste la place de référence, à travers ses forces et ses faiblesses, il est largement reconnu que le commerce maritime international est de caractère anglo-saxon, et pour ne pas dire britannique, il en résulte que, les autres Chambres d'arbitrage ne peuvent s'affranchir de cette tradition maritime britannique.

Néanmoins, on assiste à un phénomène d'institutionnalisation de l'arbitrage maritime, ainsi, de nombreuses Institutions d'Arbitrage ont été créées ces dernières années³ à l'instar de la China Maritime Arbitration et de l'Australian Maritime and Transport Arbitration Commission.

Dans le monde arabe, on peut citer le Centre régional du Caire pour l'arbitrage commercial international.

¹ Alexandre Job, « Arbitrage maritime, dérives et perspectives », op.cit, p.96.

² Ibid, p.96.

³ On peut citer, la Chambre de Commerce Internationale (CCI), la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMI), la London Maritime Arbitration Association (LMAA), London court of International Arbitration LCIA, l'Américan Association Arbitration AAA, la Vancouver Maritime Arbitrators Association, la Houston Maritime Arbitrators Association, la Tokyo Maritime Arbitration.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

Par ailleurs, plusieurs institutions nationales d'arbitrage existent également, s'agissant de l'Algérie, on peut notamment mentionner la CACI.¹

Le recours à ces institutions spécialisées se justifie, par l'insertion par les opérateurs du commerce maritime international, de clauses d'arbitrage dans les contrats de transport et d'affrètement, ce choix s'explique également par la compétence avérée des arbitres désignés, ce qui influe positivement sur la qualité des sentences rendues.

Il y a lieu de préciser, que certaines chambres peuvent intervenir pour statuer sur l'ensemble des litiges, alors que d'autres, se focalisent uniquement sur certains.

Concernant la Chambre Maritime Internationale, la majorité des litiges soumis, concernent les stipulations des chartes-parties ainsi que les clauses figurant sur les connaissements.

Bien que l'arbitrage international ait gagné en importance, une nouvelle pratique dans le cadre des accords commerciaux internationaux, a émergé à partir de l'année 2002, il s'agit de la médiation, qui semble de plus en plus vulgariser, à cet effet, la CNUDCI lui a consacré une Loi Type. Cette importance accordée à la médiation, s'est concrétisée par l'avènement de la Convention des Nations Unies sur les accords de règlement issus de la médiation, plus communément appelée Convention de Singapour sur la médiation internationale.²

¹ Chambre Algérienne de commerce et d'industrie créée en 1962 ?

² Adoptée en Décembre 2018, entrée en vigueur le 12 Décembre 2019

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime

L'un des principaux apports de cette Convention, est de faciliter l'exécution des accords internationaux de Médiation¹.

Section 2: Le destinataire est-il partie au contrat de transport maritime de marchandises ?

L'analyse des effets de la clause compromissaire sur le destinataire est intrinsèquement liée à sa situation juridique. Comme mentionné précédemment, le transport maritime de marchandises, s'effectue par le biais de deux contrats distincts qui sont le contrat de transport de marchandises et le contrat d'affrètement, selon le code maritime algérien, le contrat de transport maritime, est un contrat par lequel, une personne dénommée, le transporteur s'engage à assurer un transport de marchandises d'un port vers un autre port, en contrepartie d'un fret payer par le chargeur»².

Le contrat d'affrètement est défini quant à lui, comme un accord par lequel une personne, appelée le fréteur, met à disposition d'une autre personne, désignée comme l'affréteur, un navire en échange du versement d'un loyer.³.

¹ Voir notre Article, « La Médiation : Un moyen juridique de résolution des litiges relatifs au contrat de transport maritime des marchandises dans le cadre de la législation nationale et internationale », (En arabe), Revue de la politique Générale, Volume 8, N° 2, 2024, pp.883-897.

² « **Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret** » article 738 de l'ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime Algérien, JORA n° 29 du 10 avril 1977, modifier et complété par Loi n° 98-05 du 25 juin 1998, JORA n° 47 du 28 juin 1998. Et par Loi N° 10-04 du 15 août, JORA N° 46 du 18 août 2010.

³ « Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

Il en résulte de cette définition, que les parties dans les deux contrats différents, puisque dans le contrat de transport maritime de marchandises, les parties sont le transporteur et le chargeur, alors que les parties au contrat d'affrètement sont le frèteur et l'affréteur.

Il n'en demeure pas moins, que l'une des principales difficultés, pouvant naître de ces différentes relations, est lorsque le navire fait l'objet d'un contrat d'affrètement au voyage, il sera généralement affrété pour assurer le déplacement de marchandises, d'où la conclusion de contrats de transport par l'affréteur ou par le frèteur, qui obtiennent la qualité de transporteur.

Dans le cas où l'affréteur ou le frèteur au voyage concluent un contrat de transport avec le chargeur, la question qui va se poser, concernera le destinataire et le tiers porteur du connaissement, peuvent-ils avoir la qualité ou non de parties au contrat de transport ?

Sachant surtout que, le connaissement, émis dans le cadre d'une charte partie, peut contenir une clause d'arbitrage, cette dernière qui est considérée comme « res inter alios acta », pose la question de son opposabilité au destinataire légitime et au tiers porteur du connaissement, en tenant compte du principe de l'effet relatif des contrats, dont son application signifie, que la clause d'arbitrage insérée sur le connaissement leur est inapplicable¹.

affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue, article 649 du code maritime algérien.

¹Cécile Legros, « Arbitrage et connaissement », Revue de droit des transports, septembre 2008, p.15.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

D'autant plus que, sans un consentement exprès, un tiers à un contrat n'est obligé d'accepter que les clauses relevant de

« L'économie générale du contrat ». Par conséquent, il ne pourrait pas adhérer à des clauses dérogeant au droit commun, comme c'est le cas de la clause compromissaire, qui en constitue un exemple typique.

Ce principe est affirmé en Algérie par l'article 106 mentionné précédemment ainsi que par l'article 113¹. Il en découle que le Code civil établit la règle de la relativité des contrats en s'appuyant sur une distinction nette entre les parties, qui sont directement affectées par le contrat, et les tiers, qui n'en subissent pas les effets. Ce principe est en général reconnu et accepté par l'ensemble de la doctrine.

Mais la question récurrente, demeure celle du destinataire, car, l'identification de sa place dans le contrat soulève un certain nombre de difficultés.

Parmi elles, celle qui est liée à la spécificité du contrat de transport maritime, qui non seulement est qualifié de contrat consensuel mais intégrant trois parties.

Selon une certaine doctrine, le destinataire est naturellement lié au contrat de transport. Toutefois, d'autres considèrent que le destinataire ne peut pas être qualifié de tiers par rapport à ce type de contrat, ce qui amène à conclure qu'il

¹« 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 ».

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

n'existe pas de relations directes entre le destinataire, le transporteur et le chargeur. Cela dit, dans le cadre d'un contrat de transport maritime de marchandises, les parties s'efforcent toujours de garantir que le destinataire reçoive les marchandises, car ce dernier en demeure le principal bénéficiaire¹.

Une autre partie de la doctrine estime que le destinataire est considéré comme partie prenante au contrat dès le départ, dans la mesure où il détient le droit d'exiger que la marchandise soit transportée conformément aux termes prévus dans le contrat liant le transporteur au chargeur.

Afin de justifier la qualité de partie au contrat de transport maritime, du destinataire, une partie de la doctrine, s'est référée à certaines théories contenues dans les règles du droit commun, parmi elles, on peut citer, la stipulation pour autrui, en admettant que, le chargeur en concluant, le contrat de transport, intervenait au bénéfice du destinataire, cette position a été remise en cause, notamment par le doyen Ripert². Une partie de la doctrine, s'est appuyée également sur d'autres théories, à l'exemple de la théorie cambiaire et la promesse de porte- fort.

En Egypte, la doctrine s'est appuyée sur la théorie de la possession symbolique de la marchandise.

Conférer la qualité de cocontractant aux seules parties qui ont procédé aux négociations, semble dépassée, pour la doctrine, une personne peut devenir partie à un contrat après sa conclusion, ou en cours d'exécution. Dans la situation du contrat de transport maritime de marchandises, le destinataire devient partie, durant la phase de livraison de la marchandise à l'arrivée.

¹Cecile Legros, « Arbitrage et connaissance », op.cit, p.16.

²Cecile Legros, Ibid, p.17.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

Il acquérait ainsi la qualité des parties en adhérant au contrat, il devient partie au contrat¹. Il reste néanmoins que la nature tripartite du contrat de transport maritime de marchandises est de plus en plus reconnue par la doctrine et la jurisprudence. Cette évolution permet au destinataire d'être assujetti aux stipulations du contrat.

En Algérie, la position de cour suprême, semble se baser sur le contenu des mentions du connaissement, qui à elles seules, prouvent la qualité du destinataire et lui permettent de surcroît d'intenter une action contre le transporteur².

Elle considère également, que « La référence à la charte partie dans le connaissement, octroie au destinataire la qualité de partie au contrat. »³.

Elle a également refusé au destinataire la qualité de partie au contrat de transport des marchandises, dans un Arrêt de 2010, au motif que le contrat de transport lie le transporteur au chargeur, et par conséquent, le connaissement n'est pas opposable au destinataire⁴,

Quant à la jurisprudence égyptienne, sa position oscille entre la possibilité de considérer le destinataire, partie au contrat de transport maritime, ou à contrario de le qualifier de tiers et par

¹ Cette théorie a été développée par René Rodière et par Christian Larroumet dans sa thèse consacrée aux opérations juridiques à trois personnes, voir également la thèse de Floret Petit, « La vocation tripartite du contrat de transport de marchandises », Université de Caen, année 2005.

² « 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, Arrêt N° 145015 du 17/12/1996

³ Arrêt N° 439517 du 09 Avril 2008.

⁴ Arrêt de la Chambre Commerciale N° 66 170 du 03 Juin 2010, Revue de la Cour Suprême, N° 02, pp 173-176.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

de là juger sa possession du connaissance, comme une simple possession de la marchandise.¹

Il y a de rappeler que, le Code de Commerce Egyptien, considère, le destinataire comme une partie déterminante dans le contrat de transport maritime des marchandises.²

Ce constat nous ramène à nous interroger, sur l'opposabilité de la clause d'arbitrage sur le destinataire légitime. S'applique – elle à ce dernier, si oui ou sous quelle forme ?

Cette interrogation a suscité un grand débat doctrinal et surtout jurisprudentiel, particulièrement en France.

Le transporteur a toujours tendance à se prévaloir des stipulations du connaissance, parmi lesquelles la clause d'arbitrage alors que le tiers porteur du connaissance cherche au contraire à échapper à ces clauses qui sont souvent rédigées par le transporteur et à son bénéfice³.

Comme mentionné précédemment, l'opposabilité de la clause d'arbitrage au destinataire semble avoir été admise, en raison de la nature spécifique du contrat de transport maritime de marchandises. Cela dit, elle représente un obstacle à l'une des règles fondamentales du droit civil, à savoir le principe de l'effet relatif des contrats.

¹ Ahmed Mahmoud Hassani, « La Jurisprudence de la Cour de Cassation Egyptienne, 4^{ème} édition, « Les Connaissances », Année 2007. (En arabe), p.192

² L'article 200 du Code de Commerce Egyptien.

³ Cecile Legros, « Opposabilité au tiers des clauses attributives de juridiction contenues dans des connaissements maritimes », la Semaine juridique, N° 42, 15 Octobre 2009, p.33.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

Parallèlement à cela, s'est posée en France, la forme de l'acceptation par le destinataire de cette clause d'arbitrage, s'agit-il d'une acceptation expresse ou tacite¹, cette question a suscité un débat entre la chambre civile et la chambre commerciale de la Cour de Cassation français

Titre 2: L'opposabilité de la clause d'arbitrage à l'égard de la tierce personne :

L'étude de l'opposabilité de la clause d'arbitrage à l'égard de la tierce personne a donné lieu à un profond débat et à une jurisprudence abondante, elle concerne principalement le destinataire légitime (**Section I**), mais également le destinataire réel ainsi que le commissionnaire de transport. (**Section II**)

Section I: Le cas du Destinataire Légitime

La question de l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire légitime, n'a pas fait l'objet d'une jurisprudence importante en Algérie, Néanmoins, dans l'une de ces rares décisions, il semble qu'elle ait refusé de reconnaître l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire, le qualifiant alors comme un tiers.

Dans son arrêt du 9 avril 2008, la Cour suprême a établi que le destinataire n'est pas lié par la clause compromissoire insérée dans la charte-partie, mais qu'il peut néanmoins s'en prévaloir si nécessaire. Ainsi, elle confirme l'application du principe de l'effet relatif des conventions dans le contexte du contrat de transport maritime.

¹ Voir notre Article, « La problématique de l'opposabilité de la clause compromissoire dans le contentieux maritime : Le cas du destinataire, Revue de la Cour Supreme, numéro spécial, Année 2008.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

Mais c'est en France, que cette question a fait objet d'une jurisprudence abondante, à cet effet, la position de la jurisprudence française a évolué à travers trois phases, la première s'étala jusqu'à 1992, elle se prononçait pour l'opposabilité de la clause d'arbitrage sur le destinataire, la deuxième phase est intervenue entre 1992 et 1994, elle marginalisa les clauses dérogatoires de compétence alors que la troisième a vu le jour en 2006¹.

La jurisprudence française a régulièrement affirmé que toutes les clauses d'un contrat sont opposables au destinataire, sous réserve qu'elles aient été acceptées par le chargeur, cette affirmation, signifia par extension acceptation pour le destinataire. Cependant, depuis 1994², en ce qui concerne les clauses d'arbitrage, la chambre commerciale de la Cour de cassation exige un consentement explicite de la part du destinataire pour que la clause compromissoire lui soit applicable.

Ainsi, une clause compromissoire figurant dans un connaissance doit avoir été portée à la connaissance du destinataire et acceptée par celui-ci, au plus tard lors de la livraison, lorsque, en recevant les marchandises, il accepte les termes du contrat de transport.

S'agissant des clauses d'arbitrage, La chambre commerciale de la Cour de cassation insiste sur la nécessité d'un

¹Cecile Legros, « Arbitrage et connaissance », op.cit, p.17.

² Cette exigence a concernée au départ la force obligatoire des clauses attributives de juridiction à l'égard du destinataire, à l'occasion de l'arrêt Compagnie Royale Nederland du 26 Mai 1992, elle a été ensuite transposée aux clauses d'arbitrage par le biais de l'arrêt StoltOsprey du 29 Novembre 1994.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

consentement explicite de la part du destinataire pour que la clause compromissoire puisse lui être opposable. Par conséquent, une clause compromissoire intégrée dans un connaissement doit avoir été portée à la connaissance du destinataire et acceptée par celui-ci, au plus tard au moment de la livraison, lorsqu'en recevant les marchandises, il a adhéré aux termes du contrat de transport.

Cet arrêt signifie que, selon la chambre commerciale de la Cour de cassation française, l'engagement du destinataire envers le contrat de transport maritime des marchandises s'établit au moment de la réception de la marchandise, et non par l'acceptation du connaissement.

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

Concernant la clause compromissoire, pour qu'elle puisse lui être opposable, elle doit avoir été acceptée par la partie concernée.

Dans un arrêt rendu le 24 janvier 1995, la chambre commerciale a exigé une acceptation expresse de la clause d'arbitrage. Pour qu'elle soit opposable, il est nécessaire de démontrer, ce qui constitue une obligation pour le transporteur, que la clause a été acceptée à la fois par le chargeur et par le destinataire. Cette acceptation expresse doit intervenir au plus tard au moment où le destinataire prend livraison de la marchandise¹.

¹Pierre Bonassies, note Cass.com, 29 Novembre 1994, DMF 1995, p.209.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

Une partie de la doctrine, notamment représentée par Monsieur Bonassies, a soutenu cette position adoptée par la chambre commerciale, en insistant sur les particularités propres au contrat de transport de marchandises¹.

Quant au Professeur Delebecque, l'acceptation par le destinataire du contrat de transport « marque avant tout l'adhésion à un statut mais n'implique pas son acceptation des clauses particulières du contrat².

Cependant, la position adoptée par la Chambre commerciale a également été critiquée par une partie de la doctrine, en particulier en raison de son inadéquation entre la solution apportée et la nature des droits du destinataire. Ces critiques portent également sur la marginalisation de la clause d'arbitrage en tant que clause dérogatoire, ainsi que sur les difficultés pratiques qu'elle engendre.

Pour la jurisprudence égyptienne, la simple possession par le destinataire d'une copie du connaissement, accompagnée de sa participation à l'exécution du contrat maritime, est interprétée comme une acceptation des clauses inscrites dans ce document.

Un autre aspect pertinent concernant l'opposabilité des clauses figurant dans le connaissement au destinataire repose sur la manifestation de la volonté de ce dernier. Cela soulève une interrogation essentielle : pour qu'une clause compromissaire lui

¹ Jérôme de Sentence, « L'opposabilité aux destinataires non signataires d'un connaissement, des clauses compromissaires ou de juridiction après les arrêts rendus par la cour d'appel de Montpellier les 12 mars 1996 et 7 mai 1996 et l'arrêt rendu par la cour de cassation le 15 octobre 1996 », *Gazette des transports*, N° 791 du 23 mai 1998, p.672.

²Philippe Delebecque, « Le destinataire de la marchandise, tiers ou partie au contrat de transport », *droit des Affaires* 1995, p.190.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

soit opposable, le destinataire doit-il explicitement exprimer son acceptation en respectant un formalisme strict, mais en dehors du cadre du connaissement ? Ou au contraire, cette acceptation peut-elle être déduite tacitement, même si cela semble contredire le principe de relativité des contrats ?

Une autre question essentielle se pose également, pourquoi l'exigence d'une acceptation expresse ne s'applique qu'à la clause compromissoire. Cette particularité vise-t-elle à protéger le destinataire, ou est-elle plutôt liée à la nature d'ordre public qui caractérise le contrat de transport maritime des marchandises ?

Peut-on considérer que la clause compromissoire, par sa nature même, échappe à l'économie générale de ce type de contrat, au point de ne pas nécessiter une acceptation explicite ? Une telle interprétation remet en question son intégration naturelle dans le cadre contractuel. Cela dit, Il est évident que la position prise par la chambre commerciale de la Cour de cassation française vise à réduire l'importance du connaissement en tant qu'élément probant du contrat de transport maritime de marchandises. Cette orientation reflète une diminution du rôle généralement accordé à ce document dans le cadre des relations commerciales. En revanche, la chambre civile de la même juridiction adopte une approche distincte en estimant que la clause compromissoire peut être opposée au destinataire.

Selon elle, ce dernier est en effet en mesure de prendre connaissance de ladite clause dès l'opération de déchargement. Ainsi, il suffirait que le destinataire, ou son subrogé, ait pu être informé de l'existence de cette clause pour que, selon les usages admis, un consentement exprès ne soit plus indispensable.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

La chambre civile va même plus loin en affirmant la validité d'une acceptation tacite de la clause compromissoire lorsque celle-ci découle d'un usage avéré. À titre d'exemple, l'inclusion systématique d'une clause compromissoire dans une charte-partie représente une pratique largement répandue dans le commerce maritime, qu'il conviendrait donc de respecter. Cette reconnaissance trouve son ancrage dans l'importance particulière accordée à la Lex Mercatoria dans ce domaine. En ce sens, la clause d'arbitrage est ainsi érigée en usage du commerce maritime.

Dans un arrêt rendu le 11 juillet 2006, la chambre civile de la Cour de cassation a reconnu le principe selon lequel une clause compromissoire peut être opposable au détenteur d'un connaissance. Elle a estimé que les clauses contenues dans la charte-partie « font partie intégrante » du connaissance et qu'elles sont donc opposables aux détenteurs successifs de ce dernier¹. Cette position semble cependant émettre en cause, le principe général du droit commun relatif à la relativité des conventions. Toutefois, on observe un rapprochement apparent entre les approches des deux chambres.

En effet, dans un arrêt du 21 février 2006, la chambre commerciale, se penchant sur le principe compétence-compétence, a renvoyé les parties devant les arbitres sans conclure à l'inopposabilité de la clause compromissoire aux assureurs subrogés dans les droits du destinataire.

¹ Malan Alexandre, « La transmission des clauses d'arbitrage : vers un alignement du droit maritime sur le droit commun », les petites affiches, N° 168, août 2006, p.5.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime

Section 2: Le cas du Destinataire Réel et du Commissionnaire de transport

Il est rare de ne pas trouver une clause de compétence dans un connaissement. L'importance de l'identification de la Tierce Personne dans le contrat de transport maritime est essentielle, elle permet de savoir, quelle est la personne liée par le contrat et de son exécution vis-à-vis des autres parties au contrat.

Cette question s'avère plus complexe, en raison de la multitude de personne, qui peuvent intervenir à l'occasion de l'opération de transport maritime, il s'agit souvent d'un groupe de contrats.

En principe, le tiers porteur du connaissement, peut être lié par le contrat de transport maritime de marchandises, d'une manière directe ou d'une manière indirecte¹.

Généralement, il s'agit de savoir, l'existence ou pas d'une relation contractuelle, si pour le chargeur, la réponse paraît claire, il est considéré comme le cocontractant du transporteur, néanmoins, le cas est plus délicat pour le tiers porteur du connaissement.

Pour la Cour Suprême Belge, dans son arrêt du 07 juin 2011, elle a considéré que « Les griefs qui supposent que le tiers porteur d'un connaissement, est un des cocontractants ou s'est substitué aux droits d'une des parties contractantes, est fondée sur une conception juridique erronée »².

¹ Franck Stevens, » Opposabilité des connaissances insérées dans les connaissements, à la lumière du droit européen, la position Belge, DMF, N° 777, février 2016, p.145.

²Cass. B 7 janvier 2011, C. 09,611,N, R. A. B.G 2011/12, 836, J. P.A,2010,238, cité par Stevens Franck, p.150.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime

L'opposabilité de la clause compromissoire se pose pour le destinataire réel (**Sous-section I**) et le commissionnaire de transport (**Sous-section II**).

Sous-section I: L'opposabilité de la clause compromissoire sur le destinataire réel

En droit maritime, le « destinataire réel » désigne classiquement la personne désignée en qualité de notify dans le connaissement ou dans la lettre de transport maritime. Il se distingue du consignee, qu'on retrouve également dans les connaissements, il est dénommé « destinataire apparent », qui est la personne chargée de réceptionner les marchandises dans le port de destination.

Doit-on en déduire que, dans l'optique choisie par la Cour de cassation, tout destinataire non mentionné en l'absence d'une qualité quelconque sur le connaissement ou sur la lettre de transport pourrait, de ce seul fait, prétendre au statut de « destinataire réel » ? La réponse à cette interrogation paraît, en l'état de la jurisprudence de la chambre commerciale, différer selon que l'on est en présence d'un connaissement ou d'une lettre de transport. La distinction entre le tiers porteur d'un connaissement ou d'une lettre de transport et le destinataire réel soulève un certain nombre de difficultés, la Cour de Cassation a essayé de proposer des critères de distinction¹.

¹Sindres David, Le « destinataire réel » des marchandises peut-il se voir opposer la clause attributive de compétence convenue entre le chargeur et le transporteur maritime, *Revue critique de droit international privé*, année 2024, p.23.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

Peut-on penser que la notion de tiers porteur dépend du type de document utilisé, c'est-à-dire, un connaissance, une lettre de transport ou autre document¹.

On peut déduire que, la qualité de destinataire réel, dépend du type de connaissance utilisé par les parties. Ainsi dans le connaissance nominatif, le destinataire réel est celui qui ne figure sans aucune qualité sur le connaissance, alors que dans un connaissance à ordre, il s'agit de la personne qui n'est pas le dernier endossataire, dans le cadre d'un connaissance au porteur, le destinataire réel est une personne qui n'en est pas le porteur.

La Cour de cassation, s'appuie fidèlement sur la jurisprudence de la Cour de justice Tilly Russ,²Coreck Maritime³cette dernière semble, à contrario du tiers porteur d'un connaissance ou d'une lettre de transport maritime, exclure l'opposabilité des clauses insérées dans le connaissance au « destinataire réel » des marchandises.

Dans une affaire concernant, un affrètement à temps, suivi d'un sous-affrètement, il a été procédé à une mesure de rétention, conformément à la charte partie, pour la Cour de Cassation, elle ne concerne que les biens du cocontractant, il peut néanmoins, s'exercer sur ceux d'un tiers se trouvant à bord, à condition, qu'il ait une connexité matérielle ou juridique.

¹¹Sindres David, Le « destinataire réel » des marchandises peut-il se voir opposer la clause attributive de compétence convenue entre le chargeur et le transporteur maritime, p.25.

²Arrêt de la Cour de Justice Européenne, du 19 juin 1984, ECLU :EU :119.

³ Arrêt de la Cour de Justice Européenne, du 09 novembre 2000, ECLI : EU : 606.

Revue Algérienne Droit et Justice
La clause d'Arbitrage dans le contentieux commercial maritime

Cependant, la notion de connexité est difficile à cerner, s'agit-il d'une notion matérielle ? Ou d'une notion juridique?, la notion matérielle, suppose un rapport avec la chose, ce qu'a précisée, la Cour de Cassation Française¹, ce qui suppose, que la rétention prévue par le contrat est opposable à tous².

Dans une affaire concernant le navire Santa Catarina, dans le cadre d'un transport sous connaissance à personne dénommée sans endossement, la Cour de Cassation française, à considérer que, la clause de compétence d'attribution est inopposable au destinataire réel³,

Par cette position, la Cour de Cassation française, admet l'inopposabilité non seulement de la clause d'attribution de compétence, mais toutes les clauses insérées au verso du connaissance⁴.

Sous-section 2: L'opposabilité de la clause compromissoire sur le Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est un organisateur de l'ensemble de l'opération de bout en bout transport, chargé d'acheminer les marchandises qui lui sont confiées d'un point à un autre, en utilisant librement les voies et moyens qu'il estime appropriés.

Il ne transporte pas lui-même mais il fait du transport, La commission répond aux exigences d'unification, puisqu'un seul

¹ Cass.Com,18 mars 2003, N 01-11, 204.

² Bulletin des transports et logistiques, N 3932, 26 juin 2023, p. 394.

³ Cass.com., 27 septembre 2017,15-25.927, Santa Catarina ; Juris-Data n 2017, 018- 447

⁴ Commentaire, Olivier Cachard, Revue, Energie- Environnement et Infrastructures, 01janvier 2018, LexisNexis SA, p.2

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

contrat de commission est conclu entre le commettant qui remet sa marchandise, et le commissionnaire qui en assure l'acheminement.

Il est évident, que seule la France connaît la commission de transport applicable au transport multimodal : la commission de transport, réglementée par le Code des Transports.

En Algérie, L'activité de commission, en Algérie, est restée tout simplement inconnue du fait de la suppression de la fonction d'intermédiaire par la loi instaurant le monopole d'Etat sur le commerce extérieur.

Actuellement, l'activité de commissionnaire de transport est régie par les articles de 37 à 61 de l'ordonnance 75-59 du 26/09//1975, modifiée et complétée, portant code de commerce. Sur le plan réglementaire, c'était le décret exécutif de 1994 qui en a fait référence¹. Cependant, on s'interroger sur la possibilité accordée par ce décret au commissionnaire de transport d'intervenir dans la phase maritime, il semblait l'ignorer et ce contrairement au code de commerce le commissionnaire de transport de personne ainsi que les opérations de transport routier de distribution et de livraison en zone de camionnage urbain, les opérations de déménagement, et les substitutions de véhicules sur une partie du parcours en cas de difficultés.

A ce titre, l'article 15 du décret énonce que les activités de commissionnaires consistent aux opérations de groupage par lesquelles le commissionnaire constitue des lots de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse, organise et réalise le transport terrestre de

¹ Décret exécutif N° 94-231 du 27/07/1994

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

marchandises et aux opérations d'affrètement de véhicules par lesquelles le commissionnaire fait réaliser le transport terrestre.

Cependant, un nouveau décret est venu renforcer le fondement juridique de l'activité de commission de transport en Algérie, il s'agit du décret du 23 novembre 2020¹, qui a défini le commissionnaire de transport, « Comme toute personne physique ou morale en vertu d'un mandat, s'engage de transporter une marchandise par tout mode de transport pour le compte d'un client »², en dépit du fait que le code maritime algérien ne fait pas référence. toujours est il que

La problématique de l'opposabilité des clauses insérées dans le connaissement se pose également lorsqu'un commissionnaire intervient dans l'exécution du contrat de transport. À ce titre, dans un arrêt rendu en 2017, il a été refusé à ce dernier la qualité de tiers porteur du connaissement, ce qui a empêché qu'on lui oppose la clause de compétence figurant dans le document. Par conséquent, son action en réparation du préjudice causé par le transporteur n'a pas pu être affectée par cette clause. En l'absence de mention accordant une quelconque qualité sur le connaissement émis à personne dénommée et faute de pouvoir être considéré comme un tiers porteur, le destinataire réel des marchandises ne peut se voir opposer la clause attributive de juridiction.

¹ Décret exécutif N° 20-348 du 23 novembre 2020 fixant les conditions les d'exercice des activités auxiliaires de transport maritime

² Article 3 du décret de 2020.

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

Celle-ci, bien que contenue dans le connaissement, reste inopposable dans le cadre d'une action en réparation engagée contre le transporteur en raison des avaries subies¹.

Conclusion :

La question de l'opposabilité de la clause d'arbitrage souligne la singularité du droit maritime dans son ensemble et du contentieux maritime en particulier. Cette notion s'écarte des principes qui régissent le droit commun des contrats.

Face à la difficulté qui caractérise cette question, les arbitres peuvent ne pas accepter les décisions de la jurisprudence, qui défend souvent, les tiers porteurs du connaissement, et s'ils ont l'intime conviction, que non seulement ce tiers porteur avait connaissance de l'existence de la clause mais, qu'il l'avait tacitement acceptée.

Il en résulte, que le connaissement et la charte partie doivent être qualifiés par les arbitres comme un ensemble contractuel unique, à l'occasion de l'interprétation des clauses qu'ils contiennent, ils doivent prendre en considération, la place particulière du destinataire dans le contrat de transport maritime.

Malgré ses acquis, l'arbitrage maritime doit relever plusieurs défis, surtout avec l'importance qu'a pris la procédure de la médiation ces dernières années.

L'arbitrage maritime doit prouver sa faculté à s'adapter aux enjeux juridiques et économiques qu'ils l'entourent afin de répondre aux besoins des entreprises du secteur maritime, la

¹Arrêt rendu par la Chambre commerciale de la Cour de cassation le 27 septembre 2017 (Cass. com., 27 septembre 2017, n° 15-25.927, F-P+B N° Lexbase : A5868WTI)

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

souplesse, la rapidité et le cout économique, doivent etre ses leviers.

En Algérie, il conviendrait, de mettre en place un Centre d'arbitrage maritime, qui prendra en charge les litiges relatifs au contentieux maritime, dont les opérateurs économiques algériens peuvent en etre partie.

Il s'agira également d'encourager la formation des arbitres algériens dans le contentieux maritime, comme le fait actuellement le Secteur de la justice avec la spécialisation des Magistrats au niveau de l'Ecole de la Magistrature, dans le contexte de la création des tribunaux de commerce spécialisés.

Références bibliographiques :

Premièrement/ Liste des sources :

A- Conventions :

- 1- La Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, en vertu du décret n° 64-71 du 2 mars 1964 (JORA N° 28 du 3 avril 1964)
- 2- La convention de Hambourg du 31/03/1978 sur le transport maritime des marchandises.
- 3- La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, appelée « Règles de Rotterdam ».

B- Loi :

- 1- Décret exécutif N° 94-231 du 27/07/1994

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

- 2- Décret exécutif N° 20-348 du 23 novembre 2020 fixant les conditions les d'exercice des activités auxiliaires de transport maritime
- 3- L'ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime, JORA n° 29 du 10 avril 1977, modifier et complété par Loi n° 98-05 du 25 juin 1998, JORA n° 47 du 28 juin 1998. Et par Loi N° 10-04 du 15 août, JORA N° 46 du 18 août 2010.
- 4- la loi 08-09 du 25février 2008, JORA N° 21 du 23 avril 2008. Portant le code des procédures civiles et administratives modifier et complétée par la loi N°22-13, JORA N° 48 du 17 juillet 2022.

Deuxièmement/ liste des références :

A- Ouvrages :

- 1- Ahmed Mahmoud Hassani, « La Jurisprudence de la Cour de Cassation Egyptienne, 4^{ème} édition, « Les Connaissances », Année 2007. **(en arabe)**

B- Études universitaires :

- 1- Floret Petit, « La vocation tripartite du contrat de transport de marchandises », Université de Caen, année 2005.
- 2- Vanessa Arviset, « Les avantages et les limites de l'arbitrage en tant que mode de résolution des conflits », Université Mac Gill, Montréal, Canada, 2015.

C- Articles publiés dans des revues :

- 1- Alexandre Job, « Arbitrage maritime, savoir saisir les opportunités de l'arbitrage Ad hoc, DMF N° 723, Mars 2011, pp. 207-211.
- 2- Alexandre Malan, « Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime » DMF N° 666, Janvier 2006, pp.3-15.

Revue Algérienne Droit et Justice
*La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime*

- 3- Alexandre Malan, « La transmission des clauses d'arbitrage : vers un alignement du droit maritime sur le droit commun », les petites affiches, N° 168, août 2006, pp 04-09.
- 4- Arradon François, « L'arbitrage en France le point de vue du praticien », DMF N° 681, Mai 2007, pp 389-397.
- 5- Pierre Bonassies, note Cass.com, 29 Novembre 1994, DMF 1995, p.209-217.
- 6- Bulletin des transports et logistiques, N 3932, 26 juin 2023, pp. 394-398.
- 7- Cecile Legros, « Arbitrage et connaissance », Revue du droit des transports, septembre 2008, pp.15-22.
- 8- Cecile Legros, « Opposabilité au tiers des clauses attributives de juridiction contenues dans des connaissances maritimes », la Semaine juridique, N° 42, 15 Octobre 2009, p.33-34.
- 9- Delebecq Ph, « Le destinataire de la marchandise, tiers ou partie au contrat de transport », droit des Affaires 1995, p.190.
- 10-Jérôme de Sentenac, « L'opposabilité aux destinataires non signataires d'un connaissance, des clauses compromissaires ou de juridiction après les arrêts rendus par la cour d'appel de Montpellier les 12 mars 1996 et 7 mai 1996 et l'arrêt rendu par la cour de cassation le 15 octobre 1996 », Gazette des transports, N° 791 du 23 mai 1998, p.672.
- 11-Kamel Haddoum, « La Médiation : Un moyen juridique de résolution des litiges relatifs au contrat de transport maritime des marchandises dans le cadre de la législation nationale et internationale », **(En arabe)**, Revue de la politique Générale, Volume 8, Numéro 2, 2024, pp. 883-897.
- 12-Kamel Haddoum, « La problématique de l'opposabilité de la clausecompromissoire dans le contentieux maritime : Le cas du

Revue Algérienne Droit et Justice
***La clause d'Arbitrage dans le contentieux
commercial maritime***

destinataire », Journées d'études sur les modes alternatifs de règlement des litiges organisés par la Cour Suprême, Alger le 15 et 16 juin 2008, p.883-897.

13-Olivier Cachard, Commentaire, Revue Energie- Environnement - Infrastructures, n 01janvier 2018, LexisNexis SA, pp1-2

14-Sindres David, Le « destinataire réel » des marchandises peut-il se voir opposer la clause attributive de compétence convenue entre le chargeur et le transporteur maritime, Revue critique de droit international privé, année 2024, pp.23-37

15-Staes Olivier, « Opposabilité aux détenteurs successifs du connaissance », note, Revue de droit des transports, N°2, Mars 2007, p.22-24.

16-Stevens Franck, » Opposabilité des connaissances insérées dans les connaissements, à la lumière du droit européen, la position Belge, DMF, N° 777, février 2016, p.145-151.