

SLC

La Chambre arbitrale maritime de Paris a accueilli lundi 1<sup>er</sup> avril la section arbitrage de la Société de Législation Comparée qu'anime Me Favarel sur le thème :  
Droit maritime et arbitrage font-ils encore bon ménage ?

Une excellente occasion était ainsi donnée pour mieux faire connaître l'arbitrage maritime dont l'Ordonnance de la Marine de 1681 faisait déjà état et qui a connu un grand essor tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, tout en étant toujours très actif en ce début de XXI<sup>ème</sup> siècle. L'arbitrage maritime est, par essence, un arbitrage professionnel et international. La *London Maritime Arbitration Association* y occupe une place essentielle, mais les autres Chambres, dont celle de Paris et de Hambourg, sont encore et toujours très appréciées dans le monde maritime, celui des armateurs, des affréteurs, des courtiers, des assureurs, des sociétés de classification, des consignataires, des transitaires, des manutentionnaires et même, depuis quelque temps, des *NVOCC (non vessel operators common carriers)*.

Après des propos introductifs de Me Favarel, Présidente de la section maritime de la SLC, et de Me Castellane, Président de la section Arbitrage ADR de la SLC, croisant les intérêts qui s'attachent à la connaissance du droit maritime et à la maîtrise de l'arbitrage dans une perspective comparatiste, plusieurs orateurs et spécialistes sont intervenus pour essayer de répondre à la question posée.

Me Didier Le Prado, avocat aux Conseils, a commencé par rappeler et développer la jurisprudence de la Cour de cassation sur le principe compétence-compétence dans son aspect négatif, en n'hésitant pas à qualifier cette jurisprudence d'« inquiétante ». En effet, d'après cette jurisprudence, le juge étatique ne peut remettre en cause une clause d'arbitrage stipulée dans une charte-partie, une « booking-note » ou tout autre document maritime que si celle-ci est « manifestement nulle ou manifestement inapplicable », autrement dit uniquement dans des situations exceptionnelles. Il en résulte que pratiquement toutes les clauses d'arbitrage sont admises et que certaines affaires qui pourraient rester en France partent pour d'autres cieux, le plus souvent londoniens, d'autant plus que, le plus souvent, pour ne pas dire presque toujours, les arbitres saisis reconnaîtront leur compétence. Me Le Prado a ainsi plaidé, d'une manière très convaincante, pour un contrôle plus étroit des clauses d'arbitrage, étant précisé que les exemples de clauses manifestement nulles ou manifestement inapplicables se comptent, dans le monde maritime, comme du reste dans le monde des affaires en général, sur le doigt de la main.

Me Olaf Hartenstein, avocat au Cabinet Arnecke Sibeth Dabelstein à Hambourg, Président de la Commission Transport de l'UIA, est ensuite intervenu pour présenter l'état du droit allemand sur le principe *Kompetenz Kompetenz* dans son aspect négatif. L'exposé a clairement démontré combien la jurisprudence allemande, favorable à l'aspect positif du principe compétence-compétence et donc à l'arbitrage en général, était réservée à l'égard de son aspect négatif. En droit allemand, les juges étatiques conservent leur compétence pour se prononcer sur le jeu des clauses d'arbitrage dès l'instant que leur nullité est arguée par une partie ou que leur opposabilité est contestée.

A travers ses analyses très précises et documentées, Me Hartenstein a parfaitement mis en relief les différences entre les deux jurisprudences, française et allemande, sur l'une des questions les plus importantes du droit de l'arbitrage.

Le Professeur G. Piette, de l'Université de Bordeaux, a, peu après, été invité à présenter le questionnaire de 2015 du Comité maritime international (CMI) adressé à ses membres et plus précisément aux associations nationales du droit maritime, dont l'association française du droit maritime. Le Professeur Piette a fait état des réponses données par ces diverses associations : les unes étaient assez favorables à ce que le CMI prenne en main la question de l'arbitrage maritime en vue de proposer des règles communes, sinon une unification des règles en la matière, alors que d'autres, largement majoritaires, dont l'association française n'ont pas manqué d'observer que l'unification n'avait pas beaucoup de sens en la matière, en dehors des apports de la Convention de New York, ce qui ne voulait pas dire que certaines réflexions comparatives ne méritaient pas d'être engagées, ne serait-ce que pour mieux faire connaître les centres d'arbitrage et leur « jurisprudence ».

Philippe Delebecque, Professeur à l'Université de Paris-I et Président de la CAMP, a, de son côté, présenté la Chambre de Paris, en insistant sur quelques unes de ses originalités : le système de liste comportant des professionnels du monde maritime, la possibilité d'un second degré, sorte d'appel interne ou de voie d'achèvement du litige, et les liens très étroits entretenus avec le monde de la marine marchande. Après un rapide exposé sur le fonctionnement de la Chambre, M. Delebecque s'est efforcé de comparer, au regard des questions de droit maritime, la justice étatique et justice arbitrale, avant de discuter sur les avantages respectifs de l'arbitrage à Londres et de l'arbitrage à Paris.

Les nombreuses questions de la trentaine de personnes présentes, traduisant un intérêt soutenu pour les affaires maritimes, ont alimenté un véritable débat sur l'institution même de l'arbitrage et, il faut le dire, certaines de ses dérives, eu égard au contentieux que l'arbitrage peut, parfois, susciter.

M. Delebecque, dans sa synthèse des travaux, est largement revenu sur cet aspect des choses, en organisant ses propos autour des inquiétudes et des espoirs au cœur du ménage droit maritime / arbitrage. Les raisons de s'inquiéter existent. Elles viennent, a-t-il été répété, de cette jurisprudence qui valorise, parfois à l'excès, les clauses d'arbitrage (le même phénomène étant observé à propos des clauses attributives de juridiction dont la reconnaissance systématique contribue à assécher le contentieux maritime français en créant, en conséquence, le risque d'appauvrir le droit maritime français). Il suffit en effet qu'une clause d'arbitrage se profile à l'horizon pour que celle-ci soit admise. Les inquiétudes proviennent aussi de ce que les « anti suit injunctions » risquent de réapparaître avec le *Brexit*. On sait que ces mesures sont souvent utilisées par des armateurs dont, sanctionnées pénalement (ce qui renvoie à une période d'un autre âge) les chartes parties contiennent une clause d'arbitrage à Londres pour dissuader les affréteurs de contester la clause. Si l'*ASI* a été très heureusement condamnée par la CJUE, il n'est pas certain que cette jurisprudence ait un grand avenir, compte tenu de la probabilité du *Brexit*. Les inquiétudes dont il a été question tout au long de la réunion de la SLC s'expliquent, une fois encore, par le fait que l'on voit de plus en plus le contentieux maritime quitter la France. L'observation se vérifie à travers la jurisprudence sur les clauses attributives de compétence et celle dont Me Le Prado a fait

état. Aujourd'hui, plus de 80 % des affaires maritimes sont traitées à Londres. S'il n'est pas question de discuter un seul instant les qualités des Anglais dans le *shipping*, il est cependant permis de se demander si le déséquilibre actuel dans la répartition des compétences est une bonne chose pour les opérateurs économiques et pour le monde maritime lui-même qui doit rester multilatéral. Plus fondamentalement, la question posée est de savoir si la jurisprudence qui valorise à l'excès les clauses d'arbitrage n'est pas contreproductive. Favorise-t-on l'arbitrage lorsque l'on force le consentement des intéressés qui ne sont qu'impliqués dans une opération et qui n'ont pas clairement accepté la règle de l'arbitrage ? Il est permis d'en douter.

Malgré ces inquiétudes, les espoirs demeurent. D'abord, parce que l'on se rend compte que les critiques que l'on peut nourrir sur l'arbitrage sont assez largement partagées, en tout cas en dehors de l'Hexagone. En Afrique, au Maghreb, en Afrique, nombreux sont ceux qui font preuve de rigueur et dénoncent le forçage du contrat et le recours à des concepts ou des raisonnements qui entretiennent le contentieux, à l'exemple du principe compétence-compétence dans son aspect négatif. D'autres motifs d'espoir viennent tout simplement de la pratique elle-même qui, dans le monde maritime, a bien compris que l'arbitrage, dûment accepté, pouvait gagner de nouveaux domaines en accompagnant précisément les évolutions économiques et sociales : celui de la grande plaisance en est un bon exemple, les litiges entre l'armateur et les membres de l'équipage étant légion et appelant certainement un traitement souple et proche des réalités que seul l'arbitrage peut apporter. Il en est d'autres, comme celui de la logistique qui ne cesse de prendre de l'importance et dans lequel le savoir-faire continental est reconnu. C'est certainement en prenant la mesure de ces changements et de ces évolutions que l'arbitrage et le droit maritime pourront continuer à faire bon ménage.