

## **Droit maritime et arbitrage font-ils encore bon ménage ?**

### **Colloque Société de Législation Comparée**

#### **Sections « Arbitrage ADR » et « Droit maritime »**

**Lundi 1<sup>er</sup> avril 2019**

#### **Propos introductifs :**

La priorité chronologique donnée à l'arbitre, sauf clause d'arbitrage manifestement inapplicable, résulte de l'effet négatif du principe compétence-compétence tel que posé par l'ancien article 1458 Al. 2 de Code de procédure civile, aujourd'hui devenu d'article 1448 du Code de procédure civile.

Cette règle n'est pas teintée du particularisme du droit maritime et les difficultés auxquelles elle donne lieu concernent tous les domaines du droit commercial international.

En effet, ce principe très favorable au développement de l'arbitrage a été poussé à l'extrême, voire à l'excès.

Selon M. le Professeur Bonnassies, il est contraire au principe d'autonomie du juge judiciaire, qui est lui-même un principe à valeur constitutionnelle.

La jurisprudence de la Cour de cassation démontre une application de ce principe, d'une manière quasi mécanique.

Il semble désormais que le principe compétence-compétence soit réservé aux juridictions arbitrales et refusé de manière quasi automatique aux juridictions judiciaires.

Par l'effet d'une véritable déviance procédurale, d'aucun *peut alléguer une clause compromissoire, comme on allègue une créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire régit par la Convention de Bruxelles de 1952.*

Or, en matière de saisie conservatoire de navire, le texte existe un texte.

En matière d'arbitrage international, il n'en existe pas.

Se pose, en conséquence, une véritable question de légalité constitutionnelle de l'article 1448 du Code de procédure civile.

Les alertes en la matière ont été données par des arrêts déjà anciens dénommés « Lendos »<sup>1</sup> et « Pella »<sup>2</sup> ; dont les effets ont été amoindris par l'arrêt « Front Comor »<sup>3</sup> de la CJCE.

---

<sup>1</sup> Cass. Civ 1<sup>er</sup>, 22 novembre 2005 DMF janv. 2006 page 16

<sup>2</sup> Cass. Com., 21 février 2006 navire Pella DMF mai 2006 page 379

<sup>3</sup> 16 février 2009 DMF mars 2009 page 2011

La contrepartie de cette jurisprudence est à l'encontre des effets recherchés en matière maritime car elle a pour conséquence la fuite des arbitrages à Londres et dessaisissement des juges judiciaires français.

Le moyen de contourner cette difficulté est de promouvoir l'arbitrage maritime en France, notamment en matière de conflit du droit du travail opposant les gens de mer à leurs armateurs, particulièrement dans le domaine de la grande plaisance.

En conclusion, il est urgent d'améliorer le droit français de l'arbitrage maritime et d'en étendre son domaine d'application à des domaines d'activité en pleine expansion alors que d'autres domaines d'activités tels que l'affrètement ou le transport maritime connaissent une forte baisse de contentieux.

Je laisse la parole à Me le Prado, Avocat à la Cour de cassation et au Conseil d'Etat et membre de la section maritime de la SLC.