

# Gazette de la Chambre



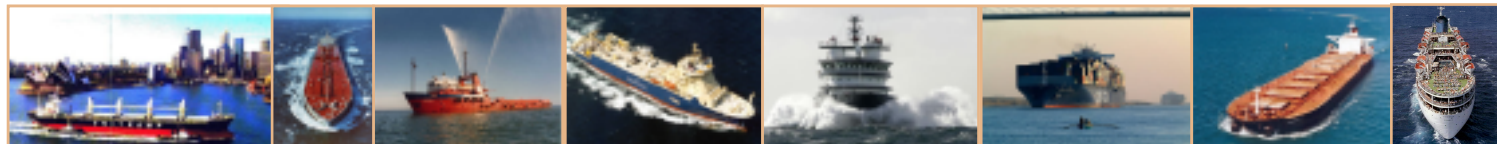
## Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Grondin

Editeur : Jean-Yves Grondin

3 numéros par an

Numéro 20 - Automne 2009



"Hora fugit, stat jus"

## Les dérives de l'arbitrage maritime

François ARRADON

Ancien Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Arbitre maritime

Durant cinq années, en qualité de président de la Chambre arbitrale maritime de Paris, j'ai eu connaissance de nombreuses sentences. J'ai aussi dû me pencher sur quelques questions d'urgence soulevées par une partie, régler des incidents de procédure, ou décider avec le Comité s'il fallait satisfaire certaines exigences de Conseils. Il a, plus rarement, fallu trouver des solutions à des problèmes que notre règlement intérieur n'avait pas prévu.

Aussi ai-je été fort intéressé de lire dans le numéro 17 de La Gazette de la Chambre publié en automne 2008, le point de vue de Bruce Harris sur l'évolution de l'arbitrage à Londres et sur son avenir. L'opinion de cet éminent arbitre professionnel nous interpelle quand il s'inquiète d'une diminution des arbitrages à Londres et dans le monde alors que le nombre de navires ne cesse de croître. La cause en serait une certaine désaffection des opérateurs maritimes pour ce mode de règlement des litiges. Il constate un affaiblissement de l'esprit de l'arbitrage, la raréfaction des arbitres praticiens et un juridisme excessif dans la conduite des arbitrages.

La Chambre arbitrale maritime a vu son activité croître jusqu'à la fin des années 1990, en partie à cause des reproches formulés sur l'arbitrage à Londres et rappelés par Bruce Harris. Elle a bénéficié d'un plus grand soutien de ses nationaux et d'une moindre réticence de la communauté maritime internationale pour accepter l'arbitrage à Paris. Depuis quelques années, même si les montants en jeu dans les arbitrages augmentent, la tendance à une réduction du nombre de demandes existe à Paris comme à Londres. Les mêmes causes produisent-elles les mêmes effets ?

### 1- Un affaiblissement de l'esprit de l'arbitrage

L'arbitrage trouve son fondement dans le libre choix par les parties de ce mode de règlement des litiges qui leur permet de choisir leurs arbitres. Le caractère consensuel de l'arbitrage devrait se retrouver tant dans la présentation des mémoires que dans le déroulement des réunions d'arbitrage. Mais comme le souligne le regretté professeur Philippe FOUCHARD dès les premières lignes de l'introduction de son Traité de l'arbitrage commercial international : « Si l'universalité de la méthode s'est ainsi affirmée, son succès en a probablement altéré l'esprit. » Le climat serein qui devrait prévaloir entre partenaires commerciaux pour faire régler par des pairs des divergences sur le contenu de leurs accords est de moins en moins de mise. Tous les arbitres ont malheureusement constaté une telle évolution.

### 2- La raréfaction des arbitres praticiens.

Il n'y a pas auprès de la Chambre d'arbitres professionnels. Aussi, dès la création de la Chambre arbitrale maritime, des juristes maritimes ont été contactés pour figurer sur la liste des arbitres aux côtés des praticiens et techniciens du métier maritime. La mixité de ces formations dans les collèges arbitraux a toujours été harmonieuse et profitable à tous. Elle a grandement contribué à la qualité des sentences. Les juristes aident les praticiens à structurer les sentences et veillent au respect des procédures indispensables. Les praticiens apportent aux juristes l'éclairage des faits et de la pratique de la négociation.

Mais, alors que l'arbitrage à Londres a une vocation universelle pour trancher les litiges, l'arbitrage à Paris trouve son origine dans la plupart des cas dans un lien de rattachement à la France. Or les intervenants maritimes français sont de moins en moins nombreux. De fusions en acquisitions, le nombre d'armateurs a fondu comme neige au soleil. Les sociétés de négoce se sont également regroupées, d'autres ont déplacé leur siège social vers des pays fiscalement plus accueillants et ont progressivement recruté des commerciaux sans liens avec la France et donc moins motivés pour inscrire dans leurs contrats l'arbitrage à Paris. L'évolution des grands groupes industriels est très semblable. Plus le nombre de praticiens du shipping se rétrécit, plus il est difficile de susciter des vocations d'arbitres.

D'autres circonstances provoquent un désintérêt des praticiens pour être arbitre. Le métier maritime a beaucoup évolué, la spécialisation étant aujourd'hui de mise. Celui qui négocie et affrète n'est pas responsable de l'exécution du voyage. Il devient plus difficile de trouver des praticiens dotés d'une connaissance exhaustive du transport maritime et des nombreux documents qu'il génère. Bien entendu les praticiens exercent leur métier dans un environnement où ils disposent de toutes les informations qui leur permettraient d'élargir leurs connaissances, mais la perspective d'arbitrages occasionnels est pour beaucoup, une motivation insuffisante pour accepter d'arbitrer compte tenu de l'intensité de leur activité quotidienne. L'efficacité des moyens de communication leur impose une méthode de travail fondée sur la rapidité des discussions. Un tel climat pousse les négociateurs et leurs courtiers à s'imposer un tempo rigoureux de négociation, à ne s'intéresser que de manière marginale à l'ensemble des clauses dites « additionnelles » s'ils obtiennent satisfaction sur les objectifs qu'ils considèrent comme cardinaux à savoir les taux de fret et ses accessoires immédiats. Les autres termes qualifiés avec une certaine désinvolture de « détails » sont plus survolés que négociés. Lorsque, ensuite, les transactions maritimes sont incorporées dans des pro formas de contrats ou de charte-partie par la dangereuse méthode du copier /coller : Rapidité et clarté ne font pas très bon ménage. Si, lors du voyage maritime, des difficultés surviennent, si un contentieux surgit, il sera bien délicat d'interpréter certaines clauses imprécises ou ambiguës et de dire en cas de contradiction entre lesdites clauses laquelle s'applique. *Suite page 2*

### 3 le rôle accru des juristes

Bien souvent, en cas de conflit conduisant à demander l'arbitrage, le dossier sera dans toute société d'une certaine importance confié au service juridique. Celui-ci aura alors tout naturellement recours aux compétences d'un avocat-conseil qui l'aidera à bâtir son dossier et le représentera à l'arbitrage. Cette évolution apparaît comme souhaitable et naturelle, si la règle qui définit l'arbitrage et qui a fait son succès est respectée.

Or le climat va changer parce que les acteurs ne sont plus les mêmes. En France, comme au Royaume-Uni il est rare de voir les parties présentes aux réunions d'arbitrage et lorsqu'elles y assistent, elles restent bien sagement silencieuses, laissant aux spécialistes que sont devenus leurs avocats développer les arguments qui leur semblent judicieux. Quant aux praticiens de chaque bord, qui ont conclu la transaction, ils ont transmis leurs dossiers aux juristes et ne sont plus concernés..

La tendance soulignée par Bruce Harris de voir les conseils recommander de plus en plus fréquemment à leurs clients le choix d'un arbitre, juriste de profession, existe en France également. Ce choix peut être fort judicieux, mais si l'avocat de la partie adverse agit de même, il y a danger de priver le collège arbitral de l'expérience d'un praticien qui a négocié des contrats similaires. On peut alors craindre que les professionnels du droit s'approprient l'arbitrage en y imposant plus de formalisme et qu'ils oublient que la très grande majorité des arbitrages soumis à la Chambre sont des arbitrages internationaux, que les arbitres doivent rendre leur sentence en tenant compte des usages du commerce maritime international comme leur en fait très pertinemment obligation l'article 1496 du NCPC.

### 4 Du juriste au juridisme

L'arbitrage auprès de la Chambre arbitrale maritime est sans doute moins vulnérable à l'invasion de la procédure relevée par Bruce Harris dans les arbitrages internationaux. Les raisons en sont multiples : les conseils des parties ne subissent pas la crainte anglo-saxonne de se voir reprocher de ne pas avoir tout mis en œuvre dans l'intérêt du client, ce qui conduit à en faire trop de peur d'être poursuivi pour ne pas en avoir fait assez. La loi française, qui régit la plupart du temps la procédure, donne clairement aux arbitres une grande liberté de s'affranchir des procédures judiciaires. Enfin, la communauté arbitrale française reste un microcosme où arbitres et avocats se connaissent et s'estiment. Il en résulte que l'esprit de l'arbitrage y est peut-être plus présent qu'ailleurs.

Mais Paris ne peut rester le village gaulois de l'arbitrage et la tendance lourde de compliquer les arbitrages par un juridisme excessif se manifeste de plus en plus fréquemment.

Les arbitres doivent souvent, en préliminaire, trancher des questions de compétence, de prescription, d'intérêt à agir. Il peut leur être demandé un sursis à statuer, en attente de procédures introduites simultanément auprès de différentes juridictions internationales. Bien évidemment, toutes ces demandes sont légitimes et doivent faire l'objet d'une décision motivée. Seul l'abus est contraire à l'esprit de l'arbitrage. Mais les sentences de la Chambre démontrent que ces demandes sont trop souvent superficielles et donc majoritairement rejetées par les arbitres.

Il est regrettable que ces arguments procéduraux soient largement utilisés au détriment de la démonstration des mérites du dossier, enrichi, trop souvent, de pléthoriques annexes qui ne sont que des relevés de doctrine et de jurisprudence purement françaises, parfois sans relation avec le transport maritime. Ce volume de papiers inutiles met, par contraste, en évidence une certaine indigence dans la recherche de la volonté des parties et l'interprétation des clauses de chartes-parties.

Même si les arbitres de la Chambre interviennent, dans l'esprit de l'arbitrage, pour recadrer le débat, et pour qu'il soit répondu aux bonnes questions afin de rendre une sentence conforme à l'éthique des accords conclus, il y a danger que trop de questions procédurales associées à des démonstrations trop juridiques et trop ignorantes des réalités commerciales maritimes ne découragent les parties de l'arbitrage, au profit d'autres procédés de règlement des litiges maritimes comme la médiation ou la conciliation.

Si les quelques dérives que nous constatons aujourd'hui venaient à s'amplifier et si de jeunes praticiens actuellement « aux affaires » ne rejoignaient pas les collèges arbitraux, ce serait l'arbitrage lui-même qui serait « en dérive », à l'image du navire privé de propulsion, livré non pas aux caprices des flots, mais à des arcanes juridiques déconnectés de la réalité maritime. Nous n'en sommes pas là, mais il convient de réagir, car ce serait alors toute la communauté maritime qui aurait à pâtir de tels excès.