

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 34 - Printemps 2014



"Ex falso sequitur quodlibet"

L'arbitrage du contentieux maritime africain le partenariat fidèle et solide de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Martin Ndende

Professeur à l'Université de Nantes

Directeur de l'Institut Eurafrique Export
Arbitre Maritime

1-Il n'est point besoin de le clamer bien haut : l'Afrique connaît aujourd'hui un développement économique fort dynamique qui attise bien de convoitises et une accélération des positionnements géopolitiques et géostratégiques. Qu'il suffise d'indiquer entre autres, que la plupart des Etats du continent, malgré leurs difficultés habituelles, affichent désormais des taux de croissance variant entre 5 et près de 10%. Lors du premier trimestre de 2012, les exportations en Afrique ont augmenté de 32%, tandis que les flux d'investissements directs étrangers, après avoir ralenti en 2009 et 2010, ont réalisé un bond de 25 % en 2011, pour atteindre, selon les estimations, 35,6 milliards de dollars. Les nouvelles découvertes minières et pétrolières, ainsi que les perspectives prometteuses de l'exploitation des autres immenses richesses naturelles du continent expliquent surtout cette accélération de la croissance et ce regain d'intérêt, tout comme les résultats des efforts déployés ces dernières années en matière de bonne gouvernance et d'amélioration du climat des affaires (v° dans ce sens le dernier Rapport de la Banque Mondiale, "The Africa competitiveness Report, 2013").

(ndlr : <http://goo.gl/4iG9bC>).

2-Plus encore qu'hier, ce développement remarquable ne manquera pas de s'accompagner d'un renforcement de la compétition entre opérateurs économiques de différents horizons, d'une multiplication de conflits d'intérêts, d'une augmentation de la sinistralité industrielle (notamment dans les villes portuaires où s'implantent principalement les grandes unités économiques), et d'un accroissement logique et important du contentieux des affaires, à commencer donc par le secteur maritime et portuaire qui couvre pas moins de 95% des échanges internationaux avec le continent. Devant les lourdeurs et les lacunes actuelles des appareils judiciaires gouvernementaux, le recours à l'arbitrage et aux modes alternatifs de règlement des différends est partout considéré comme une solution incontournable, efficace et adaptée. Le monde des affaires maritimes, par essence tourné vers l'international s'y prête incontestablement plus que nombre d'autres secteurs économiques. Et force est de relever ici, pour s'en féliciter, la place de choix assumée depuis sa création par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), et le partenariat fidèle et solide joué depuis lors par cette institution arbitrale dans le traitement du contentieux maritime des Etats africains dans leur ensemble. Un simple balayage rapide des sentences rendues chaque année (fastidieux et inutile dans le cadre limité de cette brève réflexion) permet immédiatement de mesurer la place centrale des arbitrages impliquant directement ou indirectement l'Afrique. Bien évidemment, les relations historiques entre la France et le continent et la très forte implantation locale de systèmes juridiques d'inspiration romano-civiliste expliquent très amplement ce lien particulièrement fort. Mais le rayonnement international de la Chambre et la compétence de ses arbitres, tout comme la grande diversité de leurs spécialités, constituent également des explications non négligeables de cet attrait.

3-Certes, les choses évoluent, car l'Afrique avance à grands pas dans la longue voie de la maîtrise de son destin. Ainsi, à côté de juridictions arbitrales nationales ou sous-régionales qui tentent d'émerger progressivement, l'OHADA (l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires) dont la CAMP a chaleureusement salué l'avènement et la qualité de l'activité normative et juridictionnelle dans l'une de ses dernières publications (Gazette de la CAMP, n°33, Hiver 2013-2014) s'emploie désormais avec efficacité et ténacité, à encourager et institutionnaliser l'arbitrage des litiges commerciaux devant la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage-CCJA, basée à Abidjan en Côte d'Ivoire.

4-Mais il est bien clair que les missions actuellement confiées par le Traité fondateur de l'OHADA, par l'Acte uniforme du 11 Mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage, et par le Règlement intérieur en matière d'arbitrage du 2 juin 1999, ne permettent pas à la CCJA d'assumer réellement (du moins pour l'instant) des compétences arbitrales dans le domaine maritime, d'autant plus que cette vaste matière n'a jusqu'alors donné lieu à l'adoption d'aucun "Acte uniforme" de l'organisation (v°M. NDEDE : "La construction du Droit des transports maritime en Afrique", in Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, Paris, 2001). Ce qui est tout le contraire du Droit des transports routiers où existe un Acte uniforme, depuis le 22 Mars 2003, relatif aux contrats de transport de marchandises par route, et désormais susceptible de générer dans son application un contentieux justiciable devant la CCJA (v° V.E. BOKALLI et D.C. SOSSA : "OHADA-Droit des contrats de transport de marchandises par route", Coll. Droit uniforme africain, Bruylant, Bruxelles, 2006 ; J.A. BATOUAN BOUYOM : "Le droit OHADA sur le transport de marchandises par route : approche critique, prospective et comparative", Thèse en cotutelle, Universités de Nantes et Yaoundé II, 2007).

[Suite page 2](#)

5-C'est donc dire que le marché de l'arbitrage du contentieux maritime africain demeure, pour l'instant, très amplement ouvert à une coopération internationale. Et en tout état de cause, la justice arbitrale étant par essence libre et mondialisée, et donc très adaptée au libéralisme qui caractérise le monde des affaires, elle offrira toujours, à qui le souhaite, un choix. Et l'on sait justement que très nombreux sont alors les domaines du secteur maritime et portuaire où la CAMP a durant de longues années apporté son savoir-faire arbitral, et pourra continuer de le faire avec grande efficacité, en direction des plaideurs des pays étrangers et ceux d'Afrique en particulier.

6- Il s'agit bien évidemment, en premier, du secteur traditionnel des transports maritimes et des affrètements. L'on sait qu'un certain nombre d'opérateurs, dans le cadre de conflits nés au cours de l'exécution d'un contrat de transport sous connaissance (conclu ou non en exécution de ventes maritimes internationales) choisissent parfois de recourir directement à l'arbitrage de la CAMP pour régler leur litige. La chose est encore plus fréquente et possible dans les affrètements de navires, qu'ils soient conclus coque nue, à temps ou voyage, l'Afrique étant un grand producteur de matières premières (produits pétroliers et gaziers, produits miniers ou agricoles) ou un gros importateur de marchandises en vrac ou en quantités importantes nécessitant pour leur transport le recours aux affrètements (le ciment et le riz par exemple). La pratique consiste alors ici à recourir et à encourager l'introduction dans les chartes-parties d'affrètements des clauses compromissaires renvoyant à la compétence de la CAMP. Mais il est également fréquent que des transports sous connaissance effectués par un navire affrété finissent en arbitrage en raison de l'influence exercée sur le contrat de transport par les clauses d'arbitrage contenues dans les chartes-parties (v° sur ce point, F. ARRADON : "L'incorporation des clauses de chartes-parties dans les connaissances", DMF 653, p.883 ; "Vues sur mer : chartes-parties et affrètements", Editorial, Gaz. CAMP, n°2, Automne 2003 ; P. RAYMOND : "Clause Paramount - Régime juridique applicable", Gaz. CAMP n°20, Automne 2009 ; J. LERBRET : "Le tiers-porteur du connaissance, le fréteur au voyage, le transporteur maritime et l'arbitrage", Gaz. CAMP. N°23, Automne 2010 ; ibid : "A propos du contentieux arbitral dans l'affrètement concernant particulièrement les PVD", symposium sur les transports maritimes internationaux à l'aube du XXIème siècle, Institut Eurafrique Export, Nantes Juin 2000). A l'heure où les Etats africains, comme le reste de la communauté internationale, se sentent aujourd'hui ballottés entre les Règles de la Haye-Visby, les Règles de Hambourg de 1978, et (pour certains déjà) les Règles de Rotterdam de 2008, l'arbitrage pourrait également se révéler, demain, comme la voie la plus souple et efficace pour rechercher et respecter la volonté des parties contractantes.

7-Mais à côté des contrats de transport maritime et des affrètements, l'on sait que de multiples autres matières contentieuses offrent également des perspectives intéressantes d'arbitrabilité, et pour lesquels la CAMP a su par le passé apporter des réponses adaptées aux plaideurs français, africains et étrangers. Tels sont les cas du contentieux des saisies conservatoires de navires, de la construction et de la réparation navale, ceux de la manutention portuaire, ou ceux du pilotage, du remorquage ou du lamanage, et de manière plus générale le contentieux né des prestations les plus diverses offertes en milieu maritime et portuaire (dragage, courtage, consignation, agence maritime, entreposage, transit, commission de transport, etc).

8-Ajoutons enfin, sans aucun souci d'exhaustivité et pour nous limiter à ces seuls exemples rapides, que nombreux sont les litiges relatifs aux "événements de mer" qui donnent généralement lieu à des arbitrages, et pour lesquels les plaideurs français ou étrangers savent pouvoir trouver devant la CAMP tout le savoir-faire nécessaire. Tels sont les cas des abordages, de naufrages, de l'assistance de navires en détresse, et bien évidemment des conflits subséquents, liés par exemple à la responsabilité des armateurs ou celle des sociétés de classification, ou provenant de contestations portant sur les fonds de limitation de responsabilité ou sur la prise en charge des dommages en avaries communes. Et pourrait-on oublier les problèmes nombreux qui découlent désormais des actes de piraterie dans les eaux africaines ? Force est d'observer, dans ces différents domaines de grande technicité ou complexité, que les juridictions étatiques africaines n'ayant pas toujours l'expertise nécessaire pour y répondre de manière sûre et rapide, la solution de l'arbitrage apparaît alors bien souvent aux yeux des plaideurs comme la voie la plus opportune et la plus efficace.

9-C'est aussi dire, en définitive, que le partenariat traditionnel en matière d'arbitrage maritime entre la CAMP et les Etats africains est amené à se maintenir, et même à se consolider à l'avenir, compte tenu de l'augmentation inévitable et de la complexification croissante du contentieux maritime, mais également pour la bonne raison (supplémentaire) que les investisseurs français n'ont jamais cessé de manifester un dynamisme accru en direction de l'Afrique dans son ensemble, et désormais bien au-delà du seul univers des Etats francophones (le cas du Nigéria, de l'Afrique du Sud, du Ghana, de l'Angola, de la Guinée Equatoriale, et des Etats arabophones sans exclusive, y compris aujourd'hui la Libye...).

10-Et c'est le lieu d'ajouter, sans aucune démagogie, que de nombreux spécialistes ont, de manière objective et convaincante, amplement démontré les grandes qualités de l'arbitrage maritime "à la française" en comparaison avec l'arbitrage des pays de la *Common law*, et en particulier l'arbitrage maritime à Londres (v° spéc. Henry PAGES : "Arbitrage maritime Paris/Londres : comparaison des procédures", Gaz. CAMP, n°2, Automne 2003, pp.3 et s. ; et sur le constat objectif de certaines imperfections de l'arbitrage en *Common law*, v° Bruce HARRIS : "L'avenir de l'arbitrage maritime", Gaz. CAMP, n°17, Automne 2008).

Il apparaît en effet, et entre autres, que l'arbitrage devant la CAMP se révèle très amplement moins coûteux ; qu'il est incontestablement plus rapide (sans être expéditif), notamment en raison de règles procédurales appropriées permettant d'éviter l'allongement inutile des instances arbitrales ; mais également qu'il demeure fortement attaché aux règles éthiques et juridiques fondamentales qui animent le droit de l'arbitrage, tout comme au respect d'une expertise de haute qualité sans incidences démesurées sur le coût final des procédures (G. FIGUIERE, en collab. avec Chr. de CHASSY, et Me G. BRAJEUX : "Arbitrage et expertise", Cdt Figuière Gaz. CAMP, n°13, Printemps 2007 ; sur les garanties d'indépendance des arbitres de la CAMP, F. ARRADON : "Les dérives de l'arbitrage maritime", Gaz. CAMP, n°20, Automne 2009 ; "La récusation d'un arbitre", Editorial, Gaz. CAMP, n°9, Hiver 2005-2006 ; et sur les équilibres utiles en matière de composition de la juridiction arbitrale, ibid : "Vues sur mer : De la désignation d'un président de tribunal arbitral", Editorial, Gaz., n°5, Année 2004 ; et sur le renforcement de la légalité au sens large, v° Ph. DELEBECQUE : "Le décret du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage. Sa mise en œuvre en matière maritime", Gaz. CAMP. N°25, Printemps 2011). Chacun est bien conscient au sein de la CAMP qu'il s'agit là d'atouts majeurs à préserver absolument, mais aussi de conditions incontournables pour assurer et maintenir durablement l'attractivité internationale de cette respectable institution.

