

# 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 56 - Automne 2021



"Hora fugit stat jus"

### La médiation

*Une méthode de résolution des litiges adaptée  
aux besoins du monde maritime*

*Interview de M. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, par Me David Lutran, Avocat au Barreau de Paris et Médiateur agréé.*

**David Lutran : En quoi consiste l'activité de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)?**

**Philippe Delebecque :** La CAMP offre aux opérateurs du commerce international des solutions efficaces pour la résolution de leurs litiges en matière maritime. La Chambre dispose de ses propres règlements d'arbitrage et de médiation proposant des procédures rapides et souples.

La Chambre est, en moyenne, saisie d'une quarantaine de dossiers d'arbitrage par an, dont les enjeux – en termes financiers et d'intérêts – vont croissant. Si le montant moyen en jeu par affaire est aujourd'hui de l'ordre de 400.000 euros, certaines atteignent 2 à 3 millions d'euros, voire davantage dans certains cas.

L'activité de la Chambre peut sembler modeste au regard d'autres institutions de premier rang – je pense notamment à la *London Maritime Arbitrators Association* – en matière de règlement des litiges maritimes, mais il n'en demeure pas moins que les montants en cause et la diversité des dossiers témoignent de son attrait auprès des professionnels du secteur.

Le contentieux est lui-même évolutif : si les litiges relatifs à l'interprétation des chartes-parties sont en recul en raison de ce qu'il faut bien appeler la jurisprudence de la Chambre, désormais bien établie, d'autres se développent, notamment en matière de contrats de volume (COA-*Contracts of affreightment*), de contrats de construction navale ou encore d'assurance. On citera également le contentieux portant sur les contrats de logistique, de commission et d'organisation des transports (agence, consignation...). La plaisance et spécialement la grande plaisance donnent également lieu à des litiges qui sont, de plus en plus souvent, portés à la connaissance de la Chambre. De surcroît, les nouveaux contentieux relatifs aux éoliennes en mer - à leur implantation et surtout à leur exploitation - et autres activités off-shore ont vocation à venir en arbitrage.

**DL : D'aucuns soulignent la crise que traverse l'arbitrage international depuis quelques années, en raison notamment de la longueur des procédures et de leur coût. La CAMP est-elle concernée ?**

**Ph.D. :** La CAMP s'est, depuis longtemps, organisée pour proposer aux professionnels des procédures rapides et à coût maîtrisé : les sentences sont rendues dans un délai relativement court (procédures comprises entre 6 et 8 mois en général) tandis que les honoraires pratiqués sont sensiblement moins élevés que ceux d'autres institutions arbitrales.

En outre, la CAMP se singularise par son approche professionnelle de l'arbitrage. Les arbitres sont en effet très majoritairement issus du monde des affaires maritimes, qu'ils soient praticiens ou techniciens, mais également du milieu juridique maritime – professeurs de droit et avocats rompus au droit maritime et aux procédures qui lui sont propres.

Un tel panel est donc en mesure de répondre aux questions que se posent les professionnels qui saisissent la Chambre outre – et ce point est fondamental – leur maîtrise des usages en vigueur dans le monde maritime. Le droit maritime est complexe et mobilise de nombreuses notions, que seules la pratique et l'expérience permettent d'appréhender pleinement.

Dans les faits, le Tribunal arbitral se compose assez souvent de trois membres, deux professionnels et un juriste, l'un des professionnels ou le juriste pouvant être appelé à présider le tribunal en fonction de la nature, plus technique ou plus juridique, de l'affaire. En toute hypothèse, le Comité de la Chambre veille toujours à l'équilibre du collège arbitral, de manière que les sentences soient claires, aisément applicables et répondent parfaitement à toutes les questions posées. La qualité des sentences rendues par la CAMP explique sans doute leur exécution spontanée dans une écrasante majorité de cas (90%). Les recours à leur encontre sont extrêmement rares – deux annulations de sentences étant à signaler depuis la création de la CAMP en 1966 (par les grands armateurs et chargeurs de l'époque) ou, plus exactement, sa renaissance, car l'institution remonte en tant que telle à 1929.

A noter que si la loi maritime la plus appliquée dans le monde est la loi anglaise pour être majoritairement choisie par les parties dans leurs contrats et spécialement dans les chartes-parties, cela ne pose pas de difficulté pour les arbitres de la CAMP, dans la mesure où la loi qu'il faut appliquer et faire respecter est avant tout la loi des parties, c'est à dire le contrat qui les lie. Que ce contrat soit soumis au droit anglais ou à un autre droit, sans être secondaire, est rarement déterminant. En tant que juriste de droit civil, on ne peut évidemment que regretter le relatif recul du recours au droit français et plus largement continental, en tant que droit écrit, reposant sur des principes qu'il s'agit de décliner et de mettre en musique dans les situations les plus concrètes.

**DL : Qu'en est-il de la médiation ?**

**Ph.D. :** Si l'arbitrage est le mode de résolution des conflits privilégié dans le monde maritime, la médiation commence à y trouver sa place, les professionnels ayant désormais conscience de ses mérites. Le fait que le sujet de la médiation soit abordé lors des réunions de l'*International Congress of Maritime Arbitrators* (ICMA) témoigne également de sa part grandissante dans le règlement des litiges maritimes.

La médiation s'entend d'un processus purement conventionnel mais structuré intervenant en dehors d'un procès (judiciaire ou arbitral), ou en marge de celui-ci, par lequel deux ou plusieurs parties tentent de parvenir à un accord en vue de la résolution amiable de leur différend, avec l'aide d'un tiers neutre, indépendant et impartial appelé médiateur.

*Suite de l'article-éditorial page 2.*

### *Suite et fin de la page 1 “La médiation”, interview de M.Philippe Delebecque.*

La presque totalité du spectre juridique est concernée par la médiation, le domaine maritime n'échappant pas à la règle. De sorte que les parties s'opposant sur une question relevant de la matière maritime ont la possibilité de saisir un médiateur pour les accompagner dans l'établissement ou la poursuite du dialogue en vue de parvenir à une solution mutuellement satisfaisante.

A la différence du juge ou de l'arbitre, qui analyse le dossier d'un point de vue juridique et tranche le litige, en principe au seul prisme du droit au moyen d'une décision qui prendra le plus souvent la forme d'une condamnation, la médiation apporte une dimension différente à la résolution du conflit.

En prenant en considération tous les aspects du conflit qui les oppose à la lumière des rapports de force structurant le dossier, les parties en médiation parviennent en effet à une solution généralement plus complète que dans l'hypothèse d'un arbitrage, puisqu'englobant le conflit dans toutes ses composantes (juridique, économique et personnelle...).

La relation entre les parties peut donc être relativement facilement préservée et redimensionnée, voire se terminer convenablement s'il n'existe pas d'avenir entre elles.

L'accord ainsi obtenu prendra la forme d'un contrat/protocole qui pourra se voir conférer une force exécutoire identique à celle d'un jugement ou d'une sentence, à travers une procédure simplifiée d'homologation judiciaire, avec toutes les conséquences qui y sont attachées.

A noter que la Convention des Nations Unies sur les accords de règlement internationaux issus de la médiation (dite Convention de Singapour sur la Médiation) entrée en vigueur le 12 septembre 2020 va sans doute contribuer au développement de la médiation commerciale internationale, en ce compris en matière maritime, avec l'institution d'un mécanisme simplifié d'exécution des accords issus de la médiation. Cet instrument sera peut-être à la médiation ce que la convention de New York de 1958 fut à l'arbitrage (Cf. <https://tinyurl.com/ny4ksdxs>).

#### **DL : Quelle est l'activité de la CAMP en matière de médiation maritime ?**

**Ph.D.** : Attentive aux demandes du secteur, la CAMP s'est dotée de son propre règlement de médiation dès 2012. Les médiations entreprises sous son égide concernent principalement des litiges – nationaux et internationaux – de construction et de réparation navales. La vocation professionnelle de la Chambre constitue un véritable atout dans la mesure où ses médiateurs, à l'instar de ses arbitres, ont une connaissance fine des pratiques et enjeux du monde maritime.

A noter que les affaires maritimes se règlent fréquemment à l'amiable, avec une importance particulière pour les transactions intervenues par l'intermédiaire des avocats : 20 à 25% des affaires portées devant la CAMP font l'objet d'une transaction avant que la procédure arbitrale ne soit réellement engagée.

Compte tenu de la vision élargie du conflit qu'elle permet, la médiation a toute sa place aux côtés de la transaction en matière maritime comme ailleurs du reste, alors que les acteurs du monde des affaires au sens large sont en quête de solutions qui ne s'éternisent pas, et sur mesure.

En outre, ces mêmes acteurs sont à la recherche des techniques et procédés à même de contenir les risques de leurs activités et de les faire échapper aux aléas de toutes sortes – au premier chef de ceux qui sont inhérents aux procédures judiciaires.

La médiation constitue une alternative de choix en raison des compétences techniques et juridiques des médiateurs de la CAMP : des délais relativement brefs, un processus librement modulable par les parties et strictement confidentiel, outre la possibilité d'y accueillir de nombreuses parties ressortissant de juridictions différentes et éviter ainsi les questions parfois complexes – compétence juridictionnelle, litispendance, jonctions de procédure, interventions (...) – qui se posent souvent en matière de contentieux maritime.

#### **DL : Quels types de dossiers se prêtent le mieux à la médiation en matière maritime selon vous ?**

**Ph.D.** : Tout l'éventail des questions maritime est a priori concerné par la médiation, étant observé que l'arbitrage occupe – et continuera sans doute d'occuper – une place prépondérante dans la résolution des contentieux classiques, comme celui de l'affrètement, du transport dans le cadre d'une charte-partie ou de l'assistance.

D'autres domaines me semblent prometteurs pour la médiation en matière maritime : celui des contrats (internationaux) d'engagement de marins, celui de la grande pêche et, surtout, le secteur de la grande et même de la moyenne plaisance où, comme je l'ai déjà indiqué, les problèmes de construction, de vente, de copropriété ou encore de place dans les ports se posent avec beaucoup d'acuité.

Le contentieux des assurances pourrait également intéresser la médiation, même si les compagnies d'assurances disposent souvent de leurs propres médiateurs.

La médiation devrait également se développer, trouver sa place dans les contentieux impliquant des établissements publics à caractère industriel ou commercial, tels les ports, établissements publics qui ne peuvent pas en principe recourir à l'arbitrage, sauf autorisation spéciale.

#### **DL : Comment voyez-vous l'avenir de la médiation en matière maritime et son interaction avec l'arbitrage ?**

**Ph.D.** : Médiation et arbitrage sont complémentaires, comme en témoigne l'insertion de plus en plus fréquente des clauses dites de “Med-Arb”, organisant le recours simultané, plus exactement successif, à la médiation et à l'arbitrage par les parties pour régler leurs différends.

Nonobstant le développement probable et sans doute souhaitable de la médiation en matière maritime – à l'instar des tendances que l'on observe en matière commerciale de façon générale – l'arbitrage conserve et conservera toute son importance.

En effet, le monde maritime a besoin, et aura toujours besoin, de règles prévisibles et cohérentes appelées elles-mêmes à évoluer avec le soutien de la jurisprudence étatique et arbitrale et ce, dans une perspective de saine régulation des rapports au sein d'un monde plus international marqué par l'irruption de nouveaux acteurs, souvent des financiers, peu familiers de ses us et coutumes.