

ARBITRAGE INTERNATIONAL A PARIS ET ARBITRAGE A PARIS

SELON LA LOI FRANCAISE

Communication délivrée lors du colloque "Captainship et shippingman" tenu à L'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille en octobre 2004

L'activité maritime, par la spécificité de ses documents comme la charte partie ou le connaissement, l'existence de nombreuses conventions internationales, et un régime particulier de responsabilité (cas exceptés), a favorisé la recherche d'un règlement des litiges par des professionnels spécialistes de ces questions de transport maritimes.

L'arbitrage maritime en France est né avec la création de la Chambre arbitrale maritime de Paris en 1962. Ses fondateurs, initialement armateurs et affréteurs céréaliers, avaient pour but de faire régler par des praticiens les possibles litiges nés lors de l'exécution de chartes parties. Ils souhaitaient éviter de devoir aller en arbitrage à Londres et en attendaient une solution rapide et peu onéreuse. Cet objectif a été très vite atteint, et a également permis de progressivement bâtir une jurisprudence de la Chambre pour éviter de nouvelles contestations et de nouveaux procès ou arbitrages.

À cette époque, les parties présentaient fréquemment leurs dossiers elles-mêmes et les sentences dépassaient rarement la dizaine de pages. Rapidement, les questions soumises à l'appréciation des arbitres se sont diversifiées pour concerner aujourd'hui l'ensemble du domaine maritime. Cette évolution participait bien évidemment de l'essor international de l'arbitrage en général.

Si l'arbitrage maritime en France est aujourd'hui bien vivant, il n'a bien sûr pas l'importance de l'arbitrage maritime à Londres qui reste la place de référence avec ses forces et ses faiblesses. Depuis quelques années l'arbitrage en France a sensiblement évolué, de manière parallèle d'ailleurs à l'arbitrage dans d'autres pays. Ainsi, par exemple, le caractère consensuel de l'arbitrage devient de moins en moins évident. En premier lieu, les questions de procédure sont de plus en plus présentes souvent soulevées par des Conseils parfois exagérément combatifs. Les arbitres se voient ainsi obligés de statuer sur la recevabilité, l'intérêt à agir, la compétence, avant d'examiner le problème au fond. Pour les praticiens, il s'agit d'une évolution préoccupante qui décourage d'excellents spécialistes du commerce maritimes qui ne sont pas juristes de devenir arbitre.

En second lieu, il faut garder à l'esprit que l'accélération des transactions commerciales conduit certains à considérer une demande d'arbitrage, comme une action en justice, c'est-à-dire comme un geste anti-commercial qu'ils sanctionneront par une rupture au moins temporaire des relations commerciales.

L'arbitrage est une juridiction privée, mais une juridiction à part entière qui doit trancher les litiges et dont les sentences seront exécutoires. Il est donc souhaitable de rappeler dans un premier point dans quel cadre légal et conventionnel s'inscrit l'arbitrage maritime à Paris, puis dans une seconde partie les principes qui président au déroulement de l'arbitrage à proprement dit et enfin très brièvement, comment est assurée la cohérence des sentences arbitrales.

1. LE CADRE LEGAL ET CONVENTIONNEL DE L'ARBITRAGE.

1.1 le nouveau code de procédure civile

Le nouveau code de procédure civile en son livre quatrième traite de l'arbitrage, il précise clairement que les arbitres tiennent leur pouvoir de la volonté des parties exprimée dans la clause compromissoire.

Son titre V, introduit une notion fondamentale : la distinction entre arbitrage interne et arbitrage international. L'arbitrage international est défini par l'article 1492 comme un arbitrage «qui met en cause les intérêts du commerce international».

Voilà une définition bien générale qui va concerner un grand nombre de transactions. À première vue, il apparaît plus simple de définir ce qu'est un arbitrage interne : C'est un arbitrage en France qui concerne des nationaux et un contrat qui s'exécute en France. Nous voyons tout de suite que la très grande majorité des arbitrages maritimes vont impliquer un élément international comme le passage de frontière entre port de chargement et port de déchargement, la nationalité des contractants et bien d'autres éléments qui pourront être retenus par les arbitres pour qualifier l'arbitrage qui leur est soumis d'arbitrage international.

Les articles suivants donnent aux arbitres une très grande latitude dans la conduite de l'arbitrage international. Quand les parties n'ont pas dans la convention d'arbitrage défini la procédure à suivre : «l'arbitre règle la procédure autant qu'il est besoin soit directement soit par référence à une loi ou à un règlement d'arbitrage. » (Article 1494).

L'article 1496 pour sa part dit : «il tranche le litige conformément aux règles de droit que les parties ont choisies ; à défaut d'un tel choix, conformément à celles qu'il estime appropriées», et le paragraphe suivant d'ajouter : «Il tient compte dans tous les cas des usages du commerce.»

Nous avons là les éléments fondamentaux qui vont permettre aux arbitres d'exercer leur mission sans contraintes juridiques excessives. Ces textes font en effet très attention au caractère consensuel de l'arbitrage. Les parties peuvent choisir le droit applicable ou les modalités procédurales. De surcroît, en cas de silence des parties, ils n'imposent rien aux arbitres qui choisiront eux-mêmes les règles de droit applicables.

1.2 Le règlement de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Les arbitrages qui viennent devant la Chambre arbitrale maritime de Paris ont fait l'objet d'une clause compromissoire donnant compétence à la Chambre. Ceci signifie que les parties sont réputées avoir accepté le règlement de ladite chambre.

Ce règlement fixe de façon très précise l'organisation de l'arbitrage, et notamment, le déroulement de la procédure, la désignation des arbitres et leur rémunération, et la conduite de l'instance arbitrale. La référence au nouveau code de procédure civile y figure à plusieurs reprises, de même que le rappel du caractère très particulier de l'arbitrage international qui ne donne qu'une valeur supplétive aux titres 1, 2, et 3, du livre IV du code sur l'arbitrage. Le règlement de la Chambre, pas plus que le Code ne prévoit l'application automatique de la loi Française.

Voilà le cadre juridique très souple dans lequel va s'inscrire l'arbitrage maritime à Paris. Il est difficile de donner plus de liberté aux arbitres pour mener à bien la mission qui leur est confiée. Elle pourrait presque se résumer dans l'affirmation suivante : «Pour mener à bien la mission juridictionnelle que les parties lui ont confiée, le collège arbitral a toute latitude, dans le cadre du règlement de la Chambre pour trancher en praticien du commerce maritime ou du droit maritime les litiges qui lui sont soumis en tenant compte des usages du commerce maritime».

Bien entendu, très souvent, Les documents commerciaux indiquent : «arbitrage à Paris, devant la Chambre arbitrale Maritime», ils précisent parfois application de la loi Française mais ils sont très souvent muets sur ce point. Quand cette volonté est mal exprimée ou ne l'est pas du tout, les arbitres devront cependant rechercher quelle était l'intention des parties. Nous allons essayer de voir comment.

1.3 Choix du droit applicable

Loi applicable a procédure

Quand la clause compromissoire prévoit application de la loi française et des règles de la Chambre les arbitres en déduisent très justement que les parties ont choisi les règles du code de procédure français. S'ils statuent en arbitrage international, ils doivent cependant garder à l'esprit qu'ils disposent toujours d'une grande flexibilité les dispensant de la plupart des règles de forme. Lorsque la convention est silencieuse sur la procédure applicable, les arbitres doivent donc rechercher si les parties ont exprimé d'une manière plus ou moins explicite un choix, Ils peuvent pour se faire retenir un certain nombre d'indices comme le lieu choisi pour l'arbitrage ou le lieu de signature du contrat ou la nationalité d'une partie ou mieux encore une combinaison de ces critères. Le choix de Paris et de la Chambre arbitrale est un signe souvent retenu par les arbitres de la chambre pour en déduire la volonté des parties de se voir appliquer une procédure française. Cette tendance est, quelquefois, confortée par un penchant naturel des arbitres à appliquer leur droit national car il est celui qu'ils connaissent le mieux.

Cette attitude des arbitres pour donner aux indices leur permettant de conclure que les parties ont décidé implicitement l'application de la loi française a la procédure d'arbitrage n'est pas critiquable, car elle leur garantit l'application d'une procédure équilibrée. Autre avantage, elle est familière au juge qui devra accorder l'exequatur de la sentence.

Il convient de rappeler une fois encore l'obligation qui s'impose aux arbitres de demeurer dans le cadre de l'arbitrage international et de considérer les règles de procédure française comme supplétives de celles que souhaitent les parties, y compris dans le déroulement de l'instance. Pour donner un exemple, si les parties désirent que la procédure fasse une large place à l'audition de témoins, et même, pourquoi pas à une «Cross examination» à l'Anglaise d'un témoin, il est tout à fait souhaitable que les arbitres accèdent à une telle demande. Bref, il leur est possible de mélanger des principes de «common law» et de procédure française.

La seule obligation absolue à laquelle devront se conformer les arbitres est le respect des principes directeurs du procès énoncés au début du code de procédure et qui sont d'ailleurs des principes généraux dont la violation entraînerait sans doute l'annulation de la sentence. Cette conception très souple et très sage dans la définition des pouvoirs des arbitres dans la conduite de la procédure est propre à donner confiance à une partie étrangère qui ne souhaiterait pas voir son litige soumis à des tribunaux dont elle ne connaît pas le fonctionnement, mais dont elle redoute une procédure longue complexe et coûteuse. Les arbitres doivent en conséquence s'abstenir de calquer la procédure d'arbitrage sur la procédure des tribunaux étatiques.

Loi applicable au fond du litige

Bien entendu, en matière d'arbitrage, il n'y a aucune obligation, sauf volonté expresse des parties d'appliquer la même loi à la procédure et au fond du litige.

Un tribunal arbitral pourrait, au contraire, avoir la tentation de profiter de la souplesse des textes et du règlement de la Chambre pour en déduire qu'il peut appliquer le droit français, éventuellement en recherchant l'accord des parties à travers leurs conseils parfois plus familiers de leur droit national que des usages du commerce.

Cette attitude, outre le fait qu'elle risque de méconnaître gravement l'esprit de l'arbitrage international serait dangereuse car les solutions des litiges risqueraient de s'éloigner de la compréhension généralement admise des documents maritimes et créeraient très rapidement le doute sur la fiabilité des arbitrages maritimes en France.

On peut réellement se poser la question de savoir si dans de nombreux arbitrages maritimes, à caractère consensuel et international, il est réellement nécessaire de prédéterminer la loi applicable au fond avant d'examiner les questions à trancher

La sentence 1505 de la Chambre y répond comme suit : «Attendu que le litige opposant les parties relève essentiellement de la matière contractuelle et donc d'une matière dont les parties ont la libre disposition, qu'il n'incombe pas dans ces conditions aux arbitres de rechercher d'office quelle est la loi qui peut régler la relation des parties.»

Les rédacteurs de la loi du 18 juin 1966 qui traite du transport maritime avaient donné le ton en considérant qu'elle n'a que valeur supplétive.

En d'autres termes, les arbitres français, soucieux d'appliquer les usages du commerce international vont très souvent conduire l'instruction et trancher le litige, dans le cadre du règlement de la Chambre, en appliquant simplement quatre principes: (1) respecter la volonté des parties, (2) tenir compte des usages du commerce, (3) tenir compte des principes généraux du droit international et (4) préserver l'aspect consensuel dans les réunions d'arbitrage.

2. PRINCIPES GENERAUX DANS LE DEROULEMENT DE L'ARBITRAGE

2.1 Respecter la volonté des parties

Comme nous l'avons déjà vu, les arbitres ne tiennent leur pouvoir que de la volonté des parties inscrite dans la clause d'arbitrage. Leur souci constant est donc de rechercher quelles étaient leurs intentions au moment où elles ont contracté, avant que le différend ne survienne. Or nous sommes dans l'hypothèse où les parties ne se sont pas exprimées clairement. Cette recherche de la volonté des parties va, bien entendu, s'inscrire dans le cadre du monde maritime où elles exercent leur activité.

L'environnement du commerce maritime international est pour une large part anglo-saxon pour ne pas dire britannique. Quand la flotte marchande française était active et puissante, elle commerçait surtout avec ses colonies et la Merchant Navy établissait les règles du jeu pour le reste des trafics internationaux. L'arbitre n'oublie pas que les documents qu'il devra interpréter sont, pour leur très grande majorité, des documents, rédigés en anglais par des étrangers, avec un esprit de Common Law.

Les chartes parties, par exemple, ont fait l'objet de nombreuses décisions de jurisprudence et d'arbitrage à Londres, à New York ou ailleurs. Elles ont été publiées dans les revues maritimes spécialisées De plus ces chartes ont été, à plusieurs reprises, analysées, disséquées dans de nombreux ouvrages eux aussi Anglo-Saxons. Des spécialistes, mondialement connus dans la sphère maritime, y ont écrit plusieurs pages

sur des notions que le juriste non maritimiste n'imagine même pas , par exemple, ce qu'est un navire «arrivé» au port ou encore tout ce qu'implique la notion de «safe port». Or ce contexte juridique et jurisprudentiel de common law est connu des armateurs et affréteurs étrangers. Il serait bien hasardeux de prétendre que leur volonté était plutôt de retenir la solution de tel tribunal de commerce français ou de telle Cour d'Appel.

S'il apparaît donc à l'évidence que l'arbitrage international maritime en France ne peut s'affranchir de la tradition maritime britannique, ceci ne veut pas dire qu'il faille en toute occasion se plier à toutes les interprétations d'outre-manche. Lorsque des arbitres, sans doute trop professionnels, ont distordu des termes au détriment d'un principe logique ou bien, lorsque des décisions de Cours étrangères par des interprétations trop littérales s'égarent dans la trituration des textes, rien n'interdit aux arbitres français de dire que telle n'était pas la volonté des parties. Un petit exemple pratique l'illustre à merveille : La notion de «Weather Permitting» dans les clauses de chargement ou déchargement apparaît à tous équitable : Elle signifie que le temps de planche ne compte pas lorsqu'il est impossible pour le chargeur ou réceptionnaire de travailler pour cause de pluie. Il est déjà plus difficile de comprendre ce qu'est un «weather working day» mais encore plus ce que veulent dire les parties lorsqu'ils parlent de «weather working day of 24 consécutive hours», comme s'il existait des jours dans lesquels les heures ne se suivent pas. Et pourtant les experts anglais en tirent des conclusions fort différentes sur la manière de calculer le temps de planche.

Les arbitres français ne sont pas obligés d'avaliser de telles analyses littérales qui aboutissent à favoriser indûment une partie (dans notre exemple lui accorder un avantage qui peut aller au-delà de la prise en compte de la pluie). Il est cependant nécessaire de faire clairement savoir à la communauté maritime internationale qu'en arbitrage à Paris l'interprétation des aléas climatiques est différente de celle donnée à Londres. Nous traiterons plus loin de l'importance d'établir une jurisprudence de la Chambre arbitrale maritime de Paris

2.2 Tenir compte des usages du commerce

Comme l'énonce l'article 1496 : «il tient compte dans tous les cas des usages du commerce». Ceci veut avant tout dire que même si l'arbitre décide l'application d'une loi, sa loi nationale par exemple, les usages du commerce prévalent toujours sur cette loi. Il veut aussi dire qu'il est possible d'appliquer à la fois dans un arbitrage international la loi française sur un point et des usages issus de la Common law sur un autre. Les usages du commerce international sont nombreux et variés, prenons pour exemple le cadre des négociations contractuelles sur documents.

La grande majorité des cas soumis à arbitrage de la Chambre concerne soit des chartes parties, soit des contrats maritimes de transport, d'agence ou de prestations diverses accessoires du transport maritime qui entrent dans le cadre de la liberté contractuelle, mais qui aussi sont des instruments du commerce maritime. Il y a donc nécessité pour les arbitres de bien intégrer les méthodes de négociation qui aboutissent à un accord contractuel et la manière dont les praticiens utilisent les documents qui sont à leur disposition.

Prenons l'exemple d'une charte partie ou d'un contrat de vente de navire. Ces documents sont rédigés sous forme de pro formas sur lesquels les négociateurs vont inscrire les particularités de leur accord. Ils ont, bien entendu, une histoire, ils ont parfois été rédigés par des groupements d'armateurs, parfois par des affréteurs ; Une charte partie peut établir un juste équilibre entre les droits et obligations de chacune

des parties, elle peut au contraire refléter outrageusement la puissance économique d'un contractant qui impose des conditions. On a beaucoup, à cet égard, parlé des clauses volontairement ambiguës des chartes parties, voire des pièges de certaines chartes.

Les arbitres qui connaissant le contexte des différentes chartes, et de leurs clauses sauront donner une interprétation plus restrictive à des clauses qui créent confusion ou qui seraient abusives avec une interprétation trop littérale. Sans vouloir établir de comparaison entre arbitrage à Londres et arbitrage à Paris, je dirais que l'arbitrage à Paris recherche l'esprit dans lequel les parties ont contracté sans s'arrêter à une interprétation littérale d'un mot ou d'une phrase. Sur ce pro forma vont être transcrits les termes particuliers de la négociation, que certains nomment « mentions manuscrites », par opposition aux termes standard de l'imprimé.

Quand on connaît l'accélération des transactions maritimes par téléphone, fax ou courrier électronique et le peu d'intérêt de certains négociateurs pour les clauses dites standard les documents vont souvent inclure des stipulations contradictoires sources de litige. L'arbitre va être conduit à donner une attention plus particulière aux clauses qui ont été négociées qu'aux clauses imprimées qui les contredisent, même si toutes les clauses ont été en théorie acceptées. Pour ce faire, il aura souvent intérêt à se reporter aux écrits de la négociation et notamment aux termes du « Fixture recap » ou récapitulation de l'agrément qu'il est d'usage d'échanger lorsque l'accord est atteint. Dans ce document, on s'aperçoit fréquemment que la charte partie pro forma est traitée avec beaucoup de désinvolture, sans qu'aucun des contractants ne se préoccupe de manière précise d'en négocier les termes ni vérifier l'adéquation du document à toutes les clauses qu'il a discutées.

La seconde grande catégorie de documents soumis à arbitrage à Paris concerne des transports sous connaissement pour lesquels il existe des conventions internationales à caractère obligatoire comme la Convention de Bruxelles de 1924 ou les règles de Hambourg, pour ne citer que les plus connues. Ici encore, la loi Française ne s'appliquera qu'en l'absence d'application des conventions internationales. Mais lorsque ces conventions reçoivent application, elles devront être interprétées en tant que telles.

Une sentence numéro 1069 de la Chambre définit très clairement ce que doit être l'interprétation par les arbitres des conventions internationales. Il s'agissait en l'espèce, d'une difficulté d'interprétation entre deux conventions applicables : « Il apparaît au tribunal arbitral que le droit applicable aux difficultés à résoudre est précisément d'essence internationale sans qu'il y ait lieu de s'interroger sur le contenu que tel ou tel droit national pourrait être conduit à attribuer aux conventions internationales. Il n'y a pas une lecture anglaise, une lecture française, une lecture japonaise etc.... Le tribunal, en tant d'ailleurs que » juridiction nationale » se propose donc de faire une lecture directe des textes. »

Il existe enfin un domaine intermédiaire, c'est celui d'arbitrage fondé sur la clause compromissoire insérée sur un connaissement qui fait lui-même référence à une charte partie et à ses clauses. Il peut y avoir conflit entre le droit du connaissement et les clauses de la Charte partie. En ce domaine difficile, les arbitres ne s'estiment pas liés par les décisions de la jurisprudence des cours d'appel très protectrices des droits du porteur du connaissement et peuvent, s'ils ont la conviction que le tiers porteur avait connaissance d'une clause, juger qu'il l'avait tacitement acceptée. Ils considèrent en

conséquence, le connaissance et la charte partie comme un ensemble contractuel qu'ils doivent interpréter.

2.3 Tenir compte des principes généraux du droit international

Il s'agit des principes communs et de bon sens valables de manière internationale et connus de tous. Il convient d'y ajouter les principes directeurs du procès comme le respect du contradictoire, ou la règle «ultra petita».

2.4 Préserver l'aspect consensuel dans les réunions d'arbitrage

Il est, bien entendu, dans le rôle des arbitres français de rechercher la conciliation entre les parties. Cette mission qui reste générale n'a rien à voir avec une procédure particulière de conciliation ou la mission du conciliateur est essentiellement de rechercher un accord. Les arbitres se contentent de, favoriser le rapprochement des points de vue s'ils perçoivent que les parties le souhaitent ou si le litige résulte pour eux d'une incompréhension évidente. Ils peuvent aider les parties à en cerner la réalité, par exemple, en accordant très volontiers des délais pour atteindre un possible accord et éviter l'arbitrage

De même, bien souvent les arbitres aident les parties à préciser leurs demandes et notamment à abandonner des prétentions manifestement exagérées. Ceci est facilité par le climat plutôt informel des réunions d'arbitrage.

De la même manière, les arbitres français guident quelque peu les parties en leur demandant de bien vouloir leur fournir des précisions sur tel ou tel point, ce qui leur permettra de mettre en discussion des points qui conduiront quelquefois à une requalification des faits. Bien sûr le collège arbitral ne doit se prononcer que sur ce qui est demandé, mais il peut tout à fait restituer leur exacte qualification aux faits. Cette flexibilité qui lui est accordée dans le déroulement de l'instance, lui permet d'éviter aisément qu'une partie perde son arbitrage parce que par exemple sa demande était improprement fondée.

4. COHERENCE DE LA JURISPRUDENCE DE LA CHAMBRE

Le caractère consensuel de l'arbitrage et la référence aux usages commerciaux de la profession maritime ont pour conséquence importante que les arbitres français peuvent fort bien s'ils l'estiment judicieux tenir compte de la jurisprudence des tribunaux français et notamment de la Cour de cassation, mais ils n'ont pas à se sentir liés par elle.

Il s'agit plus que d'un sentiment puisqu'en effet leurs décisions arbitrales ne sont pas soumises au contrôle des Cours d'appel. Le seul recours possible devant une cour d'appel est le recours en annulation qui n'est accordé que de manière très restrictive, dans des cas énumérés par l'article 1502 du Code de procédure, et encore si la sentence est annulée le litige est à nouveau soumis à la Chambre arbitrale.

S'il n'y a pas d'appel possible d'une sentence arbitrale de la Chambre arbitrale maritime de Paris, il y a par contre, une possibilité d'examen de la sentence au second degré. Cet examen au second degré est soumis à trois arbitres qui cette fois seront nommés par le Comité de la Chambre.

La contrepartie de cette pleine autonomie de l'arbitrage maritime international, est la responsabilité conjointe des arbitres et de la Chambre de bâtir une jurisprudence cohérente en harmonie avec le caractère particulier de l'arbitrage international proche du monde maritime et de la volonté des parties. L'organisation de la chambre arbitrale

maritime a été bâtie avec cet objectif, Cette condition est aisément remplie d'abord parce que les arbitres de la Chambre arbitrale sont tous soit des praticiens, soit des juristes maritimes, soit des techniciens, et qu'ils ont à connaître de problèmes qui leur sont familiers et qu'ils abordent très souvent de manière identique.

Le président du collège arbitral est choisi par le comité de la Chambre en fonction du dossier et de sa connaissance des questions à trancher. L'examen au second degré accentue le rôle du comité puisque ce sont les trois arbitres qu'il va choisir pour ce réexamen. Le comité dispose ainsi d'une importante responsabilité dans la composition des collèges arbitraux.

Enfin, au premier comme au second degré, les projets de sentences sont soumis au Comité qui peut selon l'article XIX suggérer aux arbitres toutes modifications de forme et attirer leur attention sur le fond. Le Comité composé du Président et de deux membres titulaires est, bien entendu, très respectueux de l'indépendance des arbitres et ne se considère pas en position d'imposer des modifications aux arbitres, d'autant qu'il ne prend connaissance que de la seule sentence à l'exclusion des dossiers d'arbitrage.

Dans la mesure où les remarques ou suggestions de ses trois membres sont convergentes, elles sont communiquées aux arbitres qui demeurent libres d'en tenir compte.

Cette communication des sentences au comité avant notification aux parties permet au Comité de suggérer des améliorations de forme mais aussi de vérifier la cohérence de la jurisprudence. Ce contact entre le Comité et le collège arbitral est en général fructueux et permet aux arbitres dans des cas difficiles d'approfondir leur réflexion.

Enfin, les sentences ou tout au moins leurs résumés sont publiés, non seulement par la presse maritime française, mais aussi dans des revues maritimes étrangères assurant ainsi la diffusion de sa jurisprudence ou dans la nouvelle revue de la Chambre « la Gazette de la Chambre », diffusée sur Internet. De plus les sentences peuvent être aisément consultées auprès du secrétariat de la Chambre.

Cette publication est évidemment essentielle pour que les parties connaissent la jurisprudence de la Chambre et pour que les arbitres puissent déduire de cette connaissance leur volonté d'en bénéficier.

CONCLUSION

Le législateur français a donc voulu donner aux arbitres une grande liberté de manœuvre tant dans la conduite de l'instance que dans la décision. Cette direction a été très largement confirmée par les Cours d'appel françaises et la Cour de Cassation qui reconnaissent pleinement le principe d'autonomie de l'arbitrage constatant que leur pouvoir en la matière se borne à statuer sur les demandes d'annulation.

Les arbitres maritimes français n'ont donc guère d'entraves dans leur recherche de la volonté des parties ou dans la conduite de l'instance arbitrale. L'obligation qui leur est faite de toujours appliquer les usages du commerce international a pour immédiate conséquence de les conduire à rechercher quelles sont les interprétations données par leurs collègues des grandes places maritimes étrangères ou de la High Court britannique. Il est évident qu'ils n'ont aucune obligation de s'y conformer, mais cette connaissance du droit maritime comparé est essentielle pour bâtir entre pays actifs en

arbitrage maritime, une jurisprudence internationale cohérente, compréhensible par les commerçants qui contractuellement choisissent telle ou telle place d'arbitrage.

Même si chaque place nationale garde aujourd'hui sa personnalité dans son approche des questions de fond, cette cohérence existe. Les différences les plus importantes entre places d'arbitrage tiennent à la conduite de l'instance arbitrale, à sa durée et à son coût. L'arbitrage maritime à Paris devant la Chambre arbitrale maritime de Paris apparaît sur ce point très bien placé pour répondre efficacement aux desiderata des praticiens du transport maritime.

François Arradon

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

www.arbitrage-maritime.org