

Transport et arbitrage

Etat des lieux

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

(Novembre 2015)

Quelle est et quelle pourrait être la place de l'arbitrage dans le monde des transports ? Cette question doit conduire immédiatement à quelques précisions et délimitations. Les premières concernent le transport de passagers dominé aujourd'hui, à tort ou à raison, par le consumérisme. Sans doute peut-on concevoir un recours plus systématique à la médiation ou à la conciliation lorsque les droits des passagers subissant des retards ou des annulations ou encore victimes d'accidents corporels sont en cause. Mais l'arbitrage n'est pas en lui-même approprié au traitement de ce type de litiges et, du reste, pourrait tout simplement se heurter aux exigences de l'ordre public (cf. C. civ. art. 2059 et 2060). Ce qui ne veut pas dire que certains recours, à l'exemple de celui exercé par une compagnie de transport contre le constructeur de l'engin de transport, ou encore de celui qui aurait pour objet les seuls rapports assuré-assureur, ne puissent donner lieu à des arbitrages, dans la mesure où les questions ne portent plus que sur des intérêts commerciaux.

Si l'on s'en tient au transport de marchandises, on est conduit à se demander si des distinctions ne s'imposent pas selon que l'on est dans l'ordre interne ou dans l'ordre international, mais aussi selon les modes de transport. Les sociologies ne sont pas les mêmes dans le transport routier, dans le transport ferroviaire, dans le transport fluvial, dans le transport maritime ou encore dans le transport aérien. De même en est-il des usages, car s'il est vrai que l'arbitrage est courant et parfaitement connu en matière maritime, c'est loin et même très loin d'être le cas en matière routière ou encore ferroviaire. Une fois encore, le monde des armateurs n'est pas celui des (petites) entreprises de transport routier et celui des ingénieurs de l'aéronautique n'est pas celui des spécialistes du rail. Cette donnée doit rester à l'esprit lorsque l'on essaye de présenter l'arbitrage en droit des transports de marchandises, même s'il s'agit, dans toutes les situations, d'un droit de professionnels et fait pour des professionnels, ce qui ne veut pas dire, là aussi, que certaines évolutions ne soient pas concevables.

Le transport de marchandises par fer ne donne pas lieu à beaucoup de contentieux. Les affaires se règlent le plus souvent hors des tribunaux, d'autant mieux que les services juridiques des compagnies, dont celui, en France de la SNCF, sont très au fait des difficultés et particulièrement compétents. Au demeurant, les textes eux-mêmes n'envisagent pas l'arbitrage, aussi bien dans les relations internes que dans les relations internationales. La Convention internationale applicable (Annexe CIM, de la COTIF du 9 mai 1980) n'en parle pas, et n'évoque même pas la voie de l'arbitrage dans les litiges qui peuvent concerner les transporteurs entre eux. Il reste que la COTIF (cf. art. 28 s.) prévoit que les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats

membres et l'Organisation ferroviaire elle-même (OTIF) peuvent être soumis à un tribunal arbitral. Mais on est loin ici de l'arbitrage commercial. De même faut-il rappeler que si la SNCF a bien la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage (c. transports, art. L. 2102-6), cette disposition, au demeurant importante et opportunément maintenue à l'occasion des récentes réformes ferroviaires, n'a pas été conçue ni pensée pour les litiges qui pourraient porter sur les activités de transport proprement dites.

Le transport routier n'est pas davantage tourné vers l'arbitrage. Du moins, l'arbitrage n'est-il pas le mode de règlement habituel des litiges qui ont trait aux pertes et avaries ou encore au retard. Le recours au Tribunal de commerce est habituel et les professionnels s'en satisfont. Il faut ajouter que les assureurs ont leurs exigences et s'ils encouragent, ce que l'on peut comprendre, les transactions, ne souhaitent pas, pour des affaires relativement modiques, aller à l'arbitrage. Dans les transports internationaux, si la Convention de référence, la CMR (Convention de Genève du 19 mai 1956), prévoit expressément (cf. art. 33) que le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral, c'est à la condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la Convention, ce qui n'est certainement pas de nature à favoriser le recours à l'arbitrage dans la mesure où certaines dispositions de la Convention peuvent apparaître comme très contraignantes aussi bien pour le transporteur que pour le chargeur. Il n'est donc pas certain qu'en l'état actuel des textes et de la pratique, l'arbitrage soit appelé à un grand essor en matière de transport routier de marchandises, si ce n'est peut-être pour certaines affaires : on peut penser aux transports exceptionnels, plus importants que ce que l'on peut, a priori, imaginer, aux relations entre transporteurs eux-mêmes ou encore aux relations de sous-traitance où la question de la rupture des relations commerciales établies (cf. C. com. art. L. 442-6-1, 5°) se pose d'une manière récurrente. Or, la jurisprudence nous a dit et redit (cf. Cass. 1ère civ. 21 oct. 2015, n° 14-25.080) que les litiges trouvant leur source dans la mise en œuvre de l'art. L. 442-6-1, 5° pouvaient, malgré le caractère d'ordre public du texte, et bien que la responsabilité en cause soit de nature délictuelle, faire l'objet d'un arbitrage.

Dans le monde de l'aéronautique, les Conventions n'écartent pas le recours à l'arbitrage, mais ne l'admettent qu'avec certaines réserves (Conv. de Varsovie art. 32 ; Convention de Montréal, art. 34). Il n'est possible qu'en matière de fret, ce qui confirme les observations précédentes (supra, n° 1). Il suppose aussi, du moins dans la Convention de Montréal, une clause « consignée par écrit » et se trouve enfin subordonné à des conditions relatives au siège de l'arbitrage. De surcroît, dans la Convention de Montréal, le siège de l'arbitrage ne résulte pas d'un accord entre les parties, mais d'une décision unilatérale du demandeur, lequel peut opter pour le lieu qui correspondrait le mieux à ses intérêts. Certains contrats accessoires au transport sont cependant plus ouverts sur l'arbitrage : ainsi en est-il des contrats d'agence ou de représentation où, du reste, les litiges liés à la cessation des relations contractuelles ne sont pas rares (v. par ex. Paris 28 janv. 2009, RD transp. 2010, n° 46). Il faut préciser que les clauses d'arbitrage stipulées dans ces contrats accessoires, à l'exemple des contrats d'assistance aéroportuaire, renvoient au règlement d'arbitrage établi par l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA), qui, au demeurant, ne contient pas de disposition particulièrement spécifique. Ajoutons que s'il est un domaine où l'arbitrage pourrait se développer d'une manière assez remarquable, c'est

sans doute celui du droit spatial où des litiges très complexes, notamment de responsabilité entre les opérateurs, pourraient apparaître : il suffit de relever les enjeux liés à l'exploitation commerciale des satellites toujours plus nombreux qui gravitent autour de la terre pour s'en convaincre (cf. le récent Colloque organisé par le CREDIMI à Dijon, les 9 et 10 octobre derniers, consacré précisément au règlement des litiges en matière spatiale).

Le droit fluvial, de son côté, est plus calme que ses cousins et suscite peu de contentieux. La Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ne contient aucune disposition sur les juridictions compétentes. Il en résulte que l'arbitrage est parfaitement possible, mais reste soumis à la loi applicable. Le droit interne n'envisage pas davantage le recours à l'arbitrage, mais dans les contrats à temps, au tonnage ou encore au voyage (cf. c. transp. art. L. 4451-1), dans la mesure où les usages sont déterminants et les aspects techniques importants, l'arbitrage aurait parfaitement sa place. Il faut cependant reconnaître que tous les professionnels de la batellerie ne sont pas encore convaincus de l'intérêt de l'arbitrage, sans doute parce que les conflits se règlent, le plus souvent, à l'amiable, même si leur organisation professionnelle (VNF) a, ce dont nous pouvons témoigner, une position beaucoup plus ouverte. La situation est sans doute appelée à évoluer, au moment où le transport fluvial connaît un réel essor. A cet égard, il ne serait pas inutile de voir comment se comportent les bateliers dans le reste de l'UE et notamment aux Pays-Bas et en Allemagne où le transport fluvial n'est qu'un maillon du transport maritime.

Dans le monde maritime précisément, l'arbitrage est le mode de règlement habituel des conflits. Non pas dans le cadre du transport de ligne régulière où les compagnies préfèrent s'en tenir à la compétence du tribunal de commerce de leur siège - tous les connaissements de ligne contiennent une telle clause de juridiction, au point que la Cour de cassation y a vu un usage du droit du commerce international, Cass. com. 12 mars 2013, DMF 2013, 712, obs. J.L. Renard -, mais dans le cadre de l'affrètement, qu'il s'agisse d'affrètement à temps, d'affrètement au voyage, d'affrètement coque-nue ou encore d'affrètement d'espaces et de contrat de tonnage. Toutes les chartes-parties, ou presque, contiennent une clause d'arbitrage, donnant compétence à des chambres professionnelles souvent à Londres (LMAA) ou encore aujourd'hui à Singapour ou Hong Kong, et, parfois, à Paris (CAMP). De même, les connaissements de chartes-parties renvoient tous, à leur recto, aux conditions de la charte et donc aux conditions d'arbitrage (d'où l'intéressante jurisprudence bien connue des spécialistes sur les clauses d'arbitrage par référence). Le recours à l'arbitrage est donc la norme dans ces opérations d'affrètement qui, faut-il le rappeler, sont par essence internationales et ainsi propices à l'arbitrage. Autrement dit, si les contrats commerciaux, i.e. les contrats de vente de matières premières s'appuient sur l'arbitrage (juridique comme de qualité, cf. Conditions GAFTA et Formules Incograin, bien connues de la CAIP), il en va exactement et nécessairement de même pour les contrats d'affrètement qui s'inscrivent dans le prolongement de la vente et qui participent du négoce international.

Les arbitrages en matière d'affrètement soulèvent des questions qui supposent, avant tout des connaissances techniques et une parfaite maîtrise des usages. Sait-on suffisamment que les chartes s'interprètent à la lettre, que l'expression « une fois en surestaries toujours en surestaries » ne se comprend pas de la même façon selon que l'on considère que les surestaries constituent, comme le font les Anglais, une indemnisation forfaitaire, ou, comme nous le faisons, un supplément de fret, que la clause « at utmost dispatch » n'a pas le même sens que la clause « maximum safe speed », que la clause « Himalaya » doit être, de son côté « updated » (cf. Gazette CAMP, n° 36), que la clause WIPON et celle de safe port n'ont plus de secret aujourd'hui pour les bons arbitres anciens navigants, et que la clause FIOS doit être prise en considération du moins dans les connaissements de chartes-parties ? On pourrait multiplier les exemples de ces stipulations contractuelles déroutantes pour les non-initiés et dont la compréhension suppose, de fait, une bonne pratique des affaires maritimes. Ceci pour dire que l'arbitrage maritime est un arbitrage professionnel, par les professionnels du milieu et pour les professionnels du secteur. Il doit conserver et même renforcer ce caractère, ce qui ne veut pas dire, bien entendu qu'il ne doit pas porter attention aux questions de procédure et au droit de l'arbitrage proprement dit. Du reste, bien des solutions propres au droit de l'arbitrage proviennent d'affaires maritimes. Nous avons évoqué le régime des clauses d'arbitrage par référence si fréquentes en matière maritime. On pourrait citer, entre autres références, les jurisprudences sur le principe compétence-compétence (v. notam. les éditoriaux de F. Arradon dans les premiers numéros de la Gazette de la CAMP).

Mais le droit maritime ne se limite pas au transport ni à l'affrètement, puisqu'il régit toutes les activités que la mer détermine. Les opérations qui gravitent autour du transport et de l'affrètement comme la manutention, l'entreposage, le courtage, la consignation, la représentation et l'agence maritime, sans parler du remorquage ou même du pilotage, sont ouvertes sur l'arbitrage. Il ne faudrait pas oublier, non plus, la construction navale, la vente de navires, l'assistance et les avaries communes, sans compter les questions classiques liées à l'assurance corps ou facultés et aujourd'hui celles que posent les consortiums d'armateurs et les alliances maritimes.

Depuis sa création en 1966, la CAMP n'a cessé d'étendre ses compétences à l'ensemble de ces matières maritimes. Ses services sont appréciés comme l'atteste, notamment, l'accueil que nous avons pu recevoir lors du dernier Congrès ICMA (International Congress of Maritime Arbitrators XIX) qui s'est tenu à Hong Kong au mois de mai dernier. Si la place de Paris dans le monde maritime n'est pas la même que celle de Londres qui tient toujours le premier rang et qui est incontestablement de très grande qualité, elle reste importante. Les acteurs du monde maritime le savent, même s'il est vrai qu'il faut toujours et constamment les en persuader. La « jurisprudence » de la Chambre n'est ni pro-armateurs ni pro-chargeurs : elle se propose avant tout de régler les litiges qui lui sont soumis en donnant les explications qui s'imposent pour faciliter la reprise des relations commerciales entre les parties. Elle ne cherche pas à s'inscrire dans une quelconque lutte d'influence entre le droit continental et la common law, d'autant que les affaires qui lui sont confiées la conduisent avant tout à appliquer et respecter des clauses contractuelles, il est vrai souvent complexes. Ce qu'elle offre en termes d'expérience et de compétence, de rapidité et de coût est, une fois encore, parfaitement reconnu dans le monde maritime.

La CAMP ne doit pas pour autant s'en satisfaire. Les centres de décisions se déplacent (de plus en plus vers l'Asie du sud-est).

Les échanges ne cessent de se mondialiser. Les données sociales, environnementales et techniques ne sont plus les mêmes. Ce qui n'est pas sans conséquence sur le type de conflits commerciaux que l'on voit apparaître ou qui pourraient apparaître. Ainsi en est-il de tout ce qui a trait à la commission de transport (pour les grands projets) et à la logistique. Ainsi en est-il des opérations multimodales. Dans ces nouveaux domaines où les litiges commencent à se profiler, la place de Paris doit se positionner ou se repositionner. Cela ne doit naturellement pas se faire au détriment du champ d'activités habituel et traditionnel des chambres d'arbitrage professionnel, mais celles-ci ont plus que jamais besoin, sans oublier leurs activités initiales et qui restent essentielles, de s'ouvrir sur les nouvelles activités de leur secteur. C'est dans cette perspective que s'est toujours inscrite la politique de la CAMP.

www.arbitrage-maritime.org