



Vues sur mer : «Loi française» et contrats maritimes

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

Le règlement de la Chambre arbitrale maritime de Paris, qui s'impose aux parties à un arbitrage, définit clairement les règles de procédure applicables. Il est, par contre, volontairement muet sur la loi applicable au fond.

Il arrive fréquemment que les contractants prévoient dans leur clause compromissoire l'application de la loi française. Dans d'autres cas, ce sont les arbitres eux-mêmes, qui, en l'absence de manifestation de la volonté des parties décident, conformément à l'article 1496 du NCPC d'appliquer le droit français. C'est, évidemment, une sage précaution de fixer ainsi le cadre des règles de droit qui régiront un arbitrage.

Le respect de ce choix peut par contre s'avérer plus délicat. Il ne faut pas oublier que la très grande majorité des arbitrages soumis à la Chambre sont des arbitrages internationaux, portant sur l'interprétation de contrats ou chartes-parties.

Or, les rédacteurs de la loi du 18 Juin 1966 qui traite des affrètements et du transport considèrent eux-mêmes que la loi française n'a que valeur supplétive en matière d'affrètement. De son côté, le même article 1496 fait obligation aux arbitres de tenir compte dans tous les cas des usages du commerce.

En reconnaissant tout l'avantage que peut retirer l'arbitre de savoir son arbitrage soumis au cadre juridique français, et toute l'utilité qu'il en tirera si une question de droit se pose, il faut bien reconnaître qu'il lui serait rapidement malaisé d'interpréter une clause de charte-partie à la seule lumière du code civil ou du code de commerce.

Car, si les parties ont choisi de soumettre leurs litiges à l'arbitrage, c'est essentiellement parce qu'elles connaissent la spécificité des contrats maritimes profondément marqués par les conceptions anglo-saxonnes. Elles considèrent que leur différend doit être tranché par des spécialistes qui connaissent, comme eux, les avatars rencontrés lors de l'exécution des contrats maritimes et, qui sauront, espèrent-ils, mieux qu'eux, expliciter en quoi une obligation n'est pas remplie, ou donner le sens d'une clause obscure ou ambiguë.

Bien entendu, le cadre juridique français reste toujours subsidiairement présent, en cas de nécessité. Pour ne citer que des exemples très simples, si l'une des parties invoque la force majeure ou le vice caché, c'est bien la conception française de ces notions que l'arbitre appliquera.

L'arbitre maritime, qui ne peut être spécialiste de tous les types de transport, a un devoir premier d'investigation, non seulement de la relation contractuelle et de son exécution, mais aussi de la manière dont un contractant avisé et de bonne foi l'aurait exécuté. Cette recherche des usages ne peut dans un arbitrage international se limiter aux exemples français, mais doit largement tenir compte des conceptions internationales.

Ce sont les résultats d'une telle recherche qui constitueront, dans de nombreux cas, une motivation suffisante de la sentence.

En dehors des questions de procédure, l'arbitre maritime, quelquefois plus praticien que juriste, n'aura, en matière contractuelle, que rarement besoin de rechercher comment appliquer la loi française, mais devra avoir acquis une connaissance approfondie de « la loi du contrat ». Il doit savoir, que le législateur français, très au fait de la conception de l'arbitrage international a veillé à lui laisser la latitude indispensable pour arbitrer en homme de l'art, y compris dans le cas où les parties ont choisi «la loi française»

