

# 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 33 - Hiver 2013 / 2014



“Pirata est hostis humani generis”

## L'arbitrage professionnel dans le domaine maritime

Compte-rendu de la réunion-débat du 5 novembre 2013

**Le 5 novembre, en fin d'après-midi, dans les salons des “Vedettes de Paris” au Port de Suffren à Paris, s'est tenue à l'invitation de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris une réunion qui a rassemblé une centaine d'avocats, juristes d'entreprise et arbitres maritimes, sur le thème de l'arbitrage professionnel dans le domaine maritime.**

En premier lieu, le Président Philippe Delebecque, après avoir remercié les intervenants et les participants, a indiqué pourquoi il était nécessaire, non pas de justifier l'arbitrage professionnel, mais de continuer à le promouvoir. Et ce dernier de préciser que par arbitres professionnels, on n'entendait pas des personnes dont l'arbitrage est la profession, comme à Londres, mais des personnes qui exercent une profession commerciale, technique ou juridique dans le secteur maritime.

Pour M. Delebecque, l'uniformisation actuelle du droit de l'arbitrage ne plaide pas en faveur de l'arbitrage professionnel, ce qui est regrettable. L'uniformisation se comprend sans doute au regard de certaines questions essentielles touchant au fonctionnement même de l'arbitrage : il y a certainement quelques principes fondamentaux qui lient tout arbitre ou tout centre d'arbitrage dont les textes nationaux ou internationaux se font l'écho et qui prennent de plus en plus d'ampleur. Ainsi en est-il du principe du contradictoire, de la règle compétence-compétence ou encore de la règle d'exclusion de toute révision au fond d'une sentence. Mais au-delà, il est permis de s'interroger sur l'idée de modélisation de l'arbitrage qui ferait que les arbitres devraient accepter des solutions toutes faites. Certaines sont sans doute communément partagées comme celle de l'autonomie de la clause compromissoire, voire celle de l'effet utile de la clause compromissoire (comp. Cass. com. 23 avr. 2003, n° 12-12.101). Celle de la nécessaire circulation de la clause d'arbitrage est plus discutable comme celle qui voudrait que l'arbitre n'ait pas le pouvoir d'apprécier seul la pertinence d'une preuve.

L'uniformisation du droit de l'arbitrage est parfois poussée à l'extrême au point que l'on entend ici ou là des critiques sur le système de listes ou encore sur le rôle du Comité. Or, ce sont là des règles de fonctionnement qui reflètent la nature même de l'arbitrage professionnel et donc de l'arbitrage maritime. S'il convient, bien évidemment, de faire le plus grand cas des questions de conflit d'intérêt, notamment dans un milieu professionnel nécessairement restreint, pour autant le choix, par les parties elles-mêmes, d'arbitres pris sur une liste rassemblant des expertises diverses et variées semble nettement plus approprié que la solution qui consisterait à faire nommer par un organisme d'arbitrage des arbitres professionnels. Lire une charte-partie, comprendre le mécanisme des cas exceptés dont un transporteur maritime peut se prévaloir, apprécier le rôle d'un pilote, faire la part du droit et de l'équité dans l'assistance, refaire la route d'un navire prétendument en retard, nécessitent des compétences et une expérience qu'un arbitre étranger au monde maritime, si diligent soit-il, ne peut mettre en musique. On ne voit donc pas comment les arbitrages maritimes pourraient se développer sans faire appel à des gens de métier régulièrement nommés et agissant non pas sous le contrôle d'un Comité, mais avec l'assurance que leurs sentences seront lues et relues et que leur attention aura bien été attirée sur telle ou telle difficulté particulière.

M. Delebecque terminait sa présentation en redisant qu'il n'était pas question de nier l'importance des règles de droit et de procédure, mais qu'il s'agissait de les faire cohabiter avec les usages et les pratiques professionnelles, de manière que l'arbitrage reste au service des armateurs et des chargeurs, de leurs assureurs, des courtiers et des affrêteurs, des consignataires et des agents, bref de toute la communauté maritime, et ne devienne pas une fin en soi.

Intervenant immédiatement après, Monsieur Jean-Marc Scordia, Directeur Général de CETRAGPA, a donné le point de vue du praticien, opérateur de navire qui peut être amené à faire appel à l'arbitrage pour le règlement des litiges, principalement liés à l'affrètement. Il a souligné que les compétences particulières des arbitres, au fait des questions très spécifiques et parfois complexes qui se posent en cas de litige maritime, sont très précieuses pour un règlement adéquat des conflits. Qui plus est, les durées et coûts de procédure sont très avantageux, comparés à ceux encourus dans le cadre judiciaire. L'intérêt pour les parties est indiscutable. M. Scordia a par ailleurs reconnu que la question de l'arbitrage n'était pas véritablement discutée par les parties, si bien que de nombreux arbitrages étaient engagés à Londres tout simplement parce que les chartes le prévoient. M. Scordia a indiqué dans le prolongement de son observation qu'il serait désormais plus attentif à cette question et que, s'il était en mesure de le faire, il n'hésiterait pas à proposer la compétence d'autres chambres arbitrales et, naturellement, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

Enfin Monsieur Olivier Jambu-Merlin, Vice-Président de la CAMP, a souligné l'ancienneté de la pratique de l'arbitrage, que l'on peut dire consubstantielle à l'affrètement ; son domaine s'étend maintenant aux contrats de vente et construction de navires, ainsi qu'à diverses conventions “périphériques”. Est également soulignée la nature exclusivement contractuelle de l'arbitrage. Que celui-ci soit généré par une clause compromissoire intégrée au contrat ou qu'il soit mis en œuvre aux termes d'un compromis d'arbitrage postérieur au contrat, il s'agit par essence d'une démarche conventionnelle, consensuelle. L'acceptation de l'arbitrage, à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris par exemple, entraîne adhésion à son Règlement. Cette adhésion, intrinsèquement différente de la pure soumission aux dispositions d'un Code de procédure, doit entraîner chez les parties un comportement conforme aux objectifs de l'arbitrage, notamment en ce qui concerne la célérité et la fluidité de la procédure : les incidents (au sens technique du terme) doivent être limités aux situations où ils sont inévitables.

Ces interventions ont été suivies d'échanges sur ces thèmes avec plusieurs participants.

Ensuite de quoi les discussions, animées, se sont poursuivies autour d'un verre ; cocktail qui a permis aux participants de nouer ou renouer des contacts professionnels.