

Arbitrage et transport

Par **Cécile Legros**,
Professeur à l'Université de Rouen,
Directrice scientifique de l'IDIT

Les origines

Le règlement des litiges issus de relations de transport par la voie de l'arbitrage est ancien. Dès le XVI^e siècle, l'ordonnance de Moulins de 1566 sur la réforme de la justice autorisait le recours à l'arbitrage. Mais c'est l'Ordonnance de la Marine de 1681 qui a érigé l'arbitrage en mode naturel de règlement des litiges en matière maritime. Depuis, ce mode de règlement des différends n'a cessé de se développer. Dans le domaine maritime, les institutions d'arbitrage spécialisées sont nombreuses¹. Mais ce type de litiges peut aussi être traité dans le cadre d'autres chambres d'arbitrage non spécialisées, telle la CAIP, à partir du moment où l'affaire implique un différend relatif à un transport de marchandises. Ainsi, toutes les chambres d'arbitrage qui traitent de négoce international peuvent être amenées à examiner des questions de droit des transports notamment dans le cadre de litiges opposant des parties à un contrat de vente impliquant un déplacement de marchandises. Le plus souvent, ces questions surgissent à l'occasion d'un contentieux entre vendeur et acheteur, à propos des obligations respectives des parties dans l'organisation du transport de la marchandise vendue, obligations découlant fréquemment du choix d'un des Incoterms².

L'arbitrage maritime

A l'heure actuelle, c'est cependant encore dans le domaine du transport maritime que l'arbitrage est le plus répandu³. L'essentiel du recours à l'arbitrage reposant sur la conclusion de clauses d'arbitrage, plutôt que de compromis, cette réalité s'explique par le fait que l'usage des clauses compromissoires dans ce domaine est fréquent. Ce sont plus précisément les chartes-partie (ou contrat d'affrètement) qui contiennent ce type de clauses. Ces contrats-type, sont en général élaborés par les armateurs ou des syndicats professionnels, selon des modèles standardisés. L'essentiel du contentieux concerne ainsi les relations entre fréteur et affréteur de navire. Mais les litiges issus des contrats de transport sont aussi parfois traités par voie d'arbitrage, en particulier lorsque le titre de transport maritime est un connaissance⁴ dit « de charte ». Ces connaissances, renvoient ainsi aux conditions de la charte-

¹ A Londres : London Maritime Arbitrators Association - LMAA ; à Tokyo, The Tokyo Maritime Arbitration Commission of The Japan Shipping Exchange – TOMAC ; à New York : Society of Maritime Arbitrators – SMA ; à Rotterdam Tran and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam –TAMARA ; à Hambourg : German Maritime Arbitration Association – GMAA ; ou encore à Paris, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris – CAMP...etc.

² Voir notamment :

- sentence CAIP n°3174 - vente maritime CAF / Formule INCOGRAIN N°12 — défaut de navigabilité du navire affrété par le vendeur – responsabilité du vendeur (oui) – partage de responsabilité avec l'acheteur qui n'a pas pris toutes les mesures pour protéger la marchandise et minimiser le dommage. *International Yearbook Commercial Arbitration 2013*.

- Sentence CAIP n°3203 - vente maritime C&F / Formule INCOGRAIN N°12 – responsabilité de l'acheteur – saisie du navire – refus de négocier une garantie avec le propriétaire du navire – retard du navire – surestaries à la charge de l'acheteur. *International Yearbook Commercial Arbitration 2015*.

- Sentence CAIP n°3181 - vente maritime CAF – responsabilité du vendeur – état de navigabilité du navire – navire de première cote – procédure abusive (non). *Extraits sur le site de la CAIP*.

³ Voir les extraits de sentences publiées annuellement par la revue de droit maritime français (DMF).

⁴ Le connaissance est un type de contrat de transport maritime ayant des propriétés particulières (notamment la négociabilité permettant de transférer la propriété de la marchandise en cours de transport)

partie⁵, d'où une applicabilité de la clause d'arbitrage figurant dans la charte. Cette extension de la force obligatoire de la clause d'arbitrage aux contentieux nés du contrat de transport constitue l'une des difficultés des rapports entre arbitrage et transport. En effet, le recours à l'arbitrage suppose en principe un consentement préalable des parties en litige. Or, dans ce type de situation, les parties au contrat de transport se voient imposer le recours à l'arbitrage, alors même qu'elles n'y ont pas expressément consenti. Cette question de l'opposabilité des conventions d'arbitrage aux parties au contrat de transport, et plus particulièrement au destinataire de la marchandise ou au tiers porteur du connaissement, alimente jurisprudence et doctrine en débats nourris depuis des années. Elle constitue l'un des points de friction les plus vifs du recours à l'arbitrage dans le domaine des transports. La jurisprudence considère en effet que le litige entre un transporteur et un destinataire de la marchandises doit être porté devant le tribunal arbitral dès lors qu'il n'existe pas de cause de nullité ou d'inapplicabilité manifeste de la clause compromissoire⁶. Ainsi, la clause n'est pas inopposable par principe au destinataire bien qu'il n'y ait en général pas personnellement consenti. Cette question pourrait d'ailleurs se rencontrer dans tous les modes de transport dans la mesure où tous les contrats de transport de biens se caractérisent par leur nature tripartite (expéditeur, transporteur, destinataire), les clauses dérogatoires de compétence étant le plus souvent insérées dans le contrat de transport par le transporteur sans réelle négociation entre les parties.

La spécificité de l'arbitrage dans le domaine du transport

Il n'en reste pas moins que si cette question continue d'alimenter le débat sur l'opportunité du recours à l'arbitrage dans ce domaine, ce mode de règlement des litiges s'avère approprié à bien des égards. Les questions contentieuses dans le domaine du transport sont en effet complexes. Elles requièrent l'intervention de spécialistes. Et même si au sein des juridictions consulaires on trouve des juges de plus en plus spécialisés, le niveau de technicité requis n'est en général pas à la hauteur de la spécificité de ce contentieux⁷. Or, l'arbitrage permet au contraire précisément de choisir une composition de tribunal arbitral « sur mesure », en fonction de la nature du litige. La professionnalisation des arbitres dans ce domaine est indispensable. Par ailleurs, au plan du fond du droit, le droit des transports se caractérise par une pluralité de sources, légales internes ou internationales, mais aussi par une place importante des usages du commerce international. Là encore, la connaissance de ces usages par les arbitres est essentielle. Dans ce domaine, les connaissances juridiques ne sont pas suffisantes, la présence de praticiens du transport dans les arbitrages est nécessaire. Lorsqu'il est question de surestaries, ou encore de navigabilité des navires, des professionnels du commerce maritime sont mieux à même de régler ces litiges. D'ailleurs, certains centres d'arbitrage maritime⁸ n'admettent parmi les arbitres que des praticiens, par opposition aux juristes.

Les perspectives

Le contentieux maritime reste indubitablement le terrain de prédilection de l'arbitrage. Néanmoins, il convient de se demander si ce mode de règlement des litiges n'a pas vocation à se développer dans d'autres sphères du transport. Dans les autres modes de transport, à l'exception du droit ferroviaire⁹, le recours à l'arbitrage international est en général licite¹⁰. Il n'est cependant pas très répandu¹¹,

⁵ C'est le cas notamment des connaissements de la BIMCO. Une clause compromissoire CAMP est également stipulée dans la charte-partie SYNACOMEX concernant le transport de grains.

⁶ *Arrêt navire Pella*, Cass. com. 21 février 2006, *Clunet*, *Journal du droit international*, n°2/2006, p.283, note C. Legros.

⁷ Gazette de la CAMP, « L'arbitrage professionnel dans le domaine maritime », Compte-rendu de la réunion-débat du 5 novembre 2013, Philippe Delebecque, Jean-Jacques Scordia et Olivier Jambu-Merlin : www.arbitrage-maritime.org.

⁸ C'est le cas notamment de la LMAA.

⁹ Les Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) - Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 juin 1999 – n'autorisent pas les clauses d'arbitrage.

¹⁰ En matière de transport international de marchandises, il existe une convention applicable à chaque mode de transport.

Certaines conventions internationales prévoient expressément le recours à l'arbitrage : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956 : art. 33 ; Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international) : art. 32 ; Convention de Montréal du 28 mai 1999 (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international) : art. 34 ; Convention de Hambourg (Convention

notamment dans le domaine des transports routiers où les clauses d'arbitrage sont rares. Pour ce qui est du transport routier, cette désaffection apparente peut s'expliquer par le fait que nombre de litiges se règlent à l'amiable ou sont couverts par les assurances, mais aussi par le montant comparativement faible des enjeux financiers. Or, l'arbitrage reste réputé être une « justice de riches ». Pourtant, nombre de centres d'arbitrage ont des barèmes de frais et d'honoraires d'arbitres tout à fait raisonnables et qui pourraient convenir à ce type de litiges lorsqu'une phase contentieuse est envisagée. A cet égard, la sensibilisation des fédérations professionnelles de transporteurs est sans doute nécessaire.

Un autre type d'activité connexe au transport mérite également d'être évoqué, celui de la logistique. En effet, de plus en plus, les transports et prestations annexes sont assurés par de véritables industriels multi-services que sont les logisticiens. Or dans les contrats de prestations logistiques, en particulier lorsqu'il s'agit de 3PL à 5PL¹², le prestataire se voit confier un ensemble de prestations variées et variables, allant de la gestion de stock, au transport, en passant par l'emballage, l'entreposage, le traçage des marchandises...etc. Ces contrats complexes, souvent d'assez longue durée, génèrent des contentieux spécifiques qui mériteraient d'être traités par des spécialistes du domaine. D'ailleurs, d'importants prestataires logistiques tels que DHL ou encore GEFICO incluent déjà dans leurs contrats des clauses d'arbitrage.

Enfin, le développement de l'arbitrage dans l'ensemble du domaine du transport présenterait un réel intérêt en matière d'harmonisation de la jurisprudence. L'arbitrage maritime est parvenu à dégager des principes généraux qui gouvernent la matière au plan international. Ainsi, la même affaire sera en principe jugée de manière très comparable quel que soit le centre d'arbitrage organisateur. La jurisprudence arbitrale circule en effet et l'harmonisation de celle-ci procède en quelque sorte par contagion.

C'est moins vrai pour les autres modes de transport, où faute de véritable juridiction internationale les décisions rendues par les juridictions étatiques restent nationales, alors même que dans ce domaine le droit applicable est le plus souvent une convention internationale. Or les arbitres, à la différence des juges étatiques, n'ont pas de for. Ils sont ainsi plus enclins à interpréter un contrat international ou une convention internationale dans une véritable perspective globale, en s'affranchissant des concepts et pratiques nationaux, favorisant ainsi l'uniformité de l'application des textes internationaux.

Le domaine du transport offre donc de belles opportunités pour le développement de l'arbitrage. Le Comité français de l'arbitrage¹³ a récemment mis en place un groupe de travail consacré précisément aux relations entre arbitrage et transport¹⁴. Dans ce cadre, sont abordées les questions juridiques sensibles, mais aussi les perspectives de développement de ce mode de règlement des litiges dans le domaine du transport.

des Nations Unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer), appelée aussi « Règles de Hambourg », non en vigueur en France : art. 22.

Pour d'autres, en l'absence de règle, le recours à l'arbitrage se fonde sur le droit commun : Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Convention internationale relative à l'unification de certaines règles concernant les connaissements) ; Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) du 22 juin 2001.

Voir : C. Legros, *Compétence juridictionnelle : les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux*, Journal du droit international, n°3/2007, p.799 et n°4/2007, p.1081

¹¹ En matière aérienne, les clauses d'arbitrage sont également fréquentes, en particulier dans les contrats d'affrètement d'aéronefs, ou encore de leasing. Voir not. : Sentence CAIP n° 9676 – contrat de leasing d'un aéronef - absence de paiement des factures par le preneur. *Extraits sur le site de la CAIP.*

¹² Le « *THIRD PARTY LOGISTICS PROVIDER (3PL)*, désigne une entreprise externe qui assure à titre principal des opérations de logistique physique pour le compte d'une entreprise cliente – généralement le transport et/ou un entreposage dynamique. Le « *FOURTH PARTY LOGISTICS PROVIDER* » (4PL) est un intégrateur qui réunit ses propres ressources, capacités et technologies avec celles d'autres prestataires pour concevoir et piloter des supply chain complexes. Le « *FIFTH PARTY LOGISTICS PROVIDER* » (5PL), d'emploi plus rare, sert à désigner un prestataire externe qui coordonne les activités des entreprises sous-traitantes et qui conçoit de nouvelles solutions logistiques en s'appuyant sur des systèmes d'information et des technologies adaptées. Voir : J. Kembeu, *Les contrats de prestations logistiques : contrats complexes ou contrats sui generis ?*, Thèse Université de Rouen 2014 (Dir. C. Legros).

¹³ Le Comité français de l'arbitrage est une société savante dont l'objet est le développement et le perfectionnement de l'arbitrage.

¹⁴http://www.cfa-arbitrage.com/index.php?option=com_content&view=article&id=100:arbitrage-et-transports&catid=38:groupe-de-travail&Itemid=130.