



Faculté de Droit et
de Science Politique

Aix✶Marseille Université



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LES CONSEQUENCES D'UN BREXIT SANS ACCORD SUR LE
SECTEUR DE LA MARINE MARCHANDE**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 en Droit et Management des Activités
Maritimes

par

Nour HANNACHI

Sous la direction de :

M. le Professeur Philippe DELEBCQUE et Maître Christophe THELCIDE

Année universitaire 2018-2019

REMERCIEMENTS

A la mémoire de mon père.

A la mémoire de Christian Scapel.

A ma mère Hella pour son soutien et son amour.

A mon frère Selim pour son soutien moral.

A ma grand-mère Sonja pour son dévouement et sa présence.

A mon compagnon Moncef pour ses encouragements et sa patience.

A M. le Professeur Philippe Delebecque pour la qualité de ses conseils et de son encadrement.

A Maître Christophe Thelcide pour son implication envers ses élèves ainsi que pour ses précieux conseils.

A Maître Christophe HUNKELER pour ses encouragements et ses conseils.

A M. le Professeur Cyril Bloch pour son intérêt au sujet.

A M. le Professeur Pierre Bonassies pour sa bienveillance, sa disponibilité et son aide précieuse à la réalisation de ce mémoire.

LISTE DES ABREVIATIONS

- AELE** : Association européenne de libre-échange
aff. : Affaire
Art. : Article
avr. : Avril
c/ : Contre
CECA : Communauté européenne du charbon et de l'acier
CEE : Communauté économique européenne
CEEA : Communauté européenne de l'énergie atomique
CJCE : Cour de justice des Communautés européennes
déc. : Décembre
Dir. : Directive
DMF : Revue Droit Maritime Français
Ibid. : « Au même endroit »
janv. : Janvier
JOCE : Journal officiel des Communautés européennes
JOUE : Journal officiel de l'Union européenne
km : Kilomètre(s)
n° ou N° : Numéro
nov. : Novembre
oct. : Octobre
OMI : Organisation maritime internationale
p. : Page
Petites affiches : Revue les Petites affiches
Sept. : Septembre
TFUE : Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABREVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I – LE HARD BREXIT ET LE COMMERCE MARITIME	19
TITRE I – Les libertés européennes et les conséquences d’un <i>hard Brexit</i> sur le secteur de la marine marchande	20
Chapitre 1. Les conséquences douanières d’un Brexit sans accord	21
Chapitre 2. Le statut des marins et les conséquences d’un Brexit sans accord	28
Chapitre 3. Le cabotage maritime et le <i>hard Brexit</i>	31
Chapitre 4. Les conséquences d’un <i>hard Brexit</i> sur la compétitivité des compagnies maritimes.....	34
TITRE II. L’acquis européen maritime et le cas d’un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande	37
Chapitre 1. L’existence d’un acquis européen maritime	38
Chapitre 2. L’avenir de l’acquis communautaire maritime en cas de Brexit sans accord	41
PARTIE II – LE HARD BREXIT ET LE CONTENTIEUX MARITIME.....	45
TITRE I – La place de Londres en matière d’arbitrage maritime potentiellement remise en cause.....	46
Chapitre 1. La place dominante de Londres en matière d’arbitrage maritime	47
Chapitre 2. La place de Londres en matière d’arbitrage potentiellement remise en cause en cas de Brexit sans accord.....	50
TITRE II – L’impact d’un Brexit sans accord sur l’avenir des règlements des différends anglo-européens en matière de contentieux maritime.....	53
Chapitre 1. Les conflits de juridictions et les conflits de lois en cas de <i>hard Brexit</i>	54
Chapitre 2. L’avenir de la procédure d’ <i>antisuit injunction</i> en cas de Brexit sans accord	68
CONCLUSION.....	77
ANNEXES.....	80
Annexe n°1	80
Annexe n°2	94
Annexe n°3	103
Annexe n°4	104
BIBLIOGRAPHIE	105
TABLE DES MATIERES	113

INTRODUCTION

« Brexit means Brexit and we're going to make a success of it.¹ »

« So we are getting ready to come out on October the 31st. Come what may... Do or die. Come what may² »

1. - Ces citations nous permettent de percevoir la différence de position des différents Premiers ministres britanniques quant à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. La première est représentative de la volonté d'une sortie de l'Union européenne, coûte que coûte, qu'il y ait accord ou qu'il n'y ait pas d'accord. La seconde démontre le souhait d'une sortie de l'Union européenne avec le moins de dégâts possible.

Au regard de l'avancée des négociations concernant la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, il semble que le Royaume-Uni s'oriente, petit à petit, vers une sortie sans accord. Or, un Brexit sans accord pourrait avoir des conséquences importantes tant pour le Royaume-Uni que pour l'Union européenne. Cela est valable dans divers domaines, notamment dans le secteur de la marine marchande.

Afin de traiter au mieux le sujet de ce mémoire, nous présenterons les relations existantes entre le Royaume-Uni et l'Union européenne **(I)** pour ensuite introduire l'évènement du Brexit en lui-même **(II)**. Enfin, nous mettrons en contexte l'évènement du Brexit et ses conséquences sur le secteur de la marine marchande **(III)**.

¹ Paroles de l'ancienne première ministre britannique, Theresa May, lors de sa première interview en tant que premier ministre britannique - 11 juillet 2016.

² Commentaire de l'actuel premier ministre britannique, Boris Johnson, le 25 juin 2019, lors d'un interview ayant eu lieu avec un rédacteur politique travaillant pour *talkRADIO*.

I – La qualité des relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne

Le Royaume-Uni n'a jamais totalement été convaincu par l'idée de créer une union européenne. Elle y a adhéré difficilement (A) et a manifesté beaucoup de réticences envers l'idéologie européenne durant son adhésion (B).

A. Le « Brexiter »

a. Idée d'une union européenne à la création d'une Communauté économique européenne

2. - L'idée « européenne ». L'idée d'une « union européenne » a été pensée juste après la fin de la seconde guerre mondiale. Cette idée avait pour objectif de mettre un point final à la période ensanglantée³ qu'a vécu le continent européen, mais également de créer et consolider un objectif commun de paix entre les Etats vainqueurs et vaincus⁴.

3. - La Communauté européenne du charbon et de l'acier. Le 18 avril 1951, la Communauté européenne du charbon et de l'acier fut créée. Elle bénéficiait à la France, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne de l'Ouest et l'Italie⁵. Son objectif principal aura été de faciliter entre les Etats membres, ci-dessus cités, les échanges de matières premières dans un esprit de reconstruction et de travail commun permettant à ces pays de trouver une autonomie économique d'après guerre⁶.

4. - La Communauté économique européenne. Afin d'améliorer la coopération entre les six Etats fondateurs de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, a été signé le traité de Rome le 25 mars 1957. C'est à travers lui que ce que nous appelons le « marché commun » a été mis en place. Ce marché commun

³ <https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/1422-1er-elargissement-de-la-cee-1er-janvier-1973.html>

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Union_europ%C3%A9enne#Histoire

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

permet aux Etats membres de faire circuler librement les personnes, les biens, les services et les capitaux entre eux exclusivement.

Concrètement, ce qu'on appelle la « Communauté économique européenne » correspond en réalité à l'entité supranationale du traité de Rome de 1957⁷. A cette époque, le Royaume-Uni ne souhaitait pas adhérer à la Communauté économique européenne.

Ayant une place de plus en plus importante à l'échelle internationale, des Etats tiers ont vu l'intérêt d'adhérer à la Communauté économique européenne. Ainsi, au fur et à mesure, le processus du marché commun s'est développé et des politiques communes entre Etats membres de la Communauté économique européenne ont commencé à être mises en place.

b. La difficile adhésion du Royaume-Uni au sein de la Communauté économique européenne

5. - La création de l'Association européenne de libre-échange par le Royaume-Uni. Face à la montée en puissance de la Communauté économique européenne, le Royaume-Uni décide de créer l'Association européenne de libre-échange le 4 janvier 1960. Elle met en place un espace commun de libre échange entre ses membres. L'objectif même de la création de l'Association européenne de libre-échange était celui de créer un espace de libre échange entre les Etats membres de l'Association européenne de libre-échange et ceux de la Communauté économique européenne⁸. Mais cet objectif n'a pas été atteint.

Par conséquent, le Royaume-Uni, qui à l'origine refusait d'adhérer à la Communauté économique européenne, s'est retrouvé à vouloir, un peu à contrecœur, devenir membre de la Communauté économique européenne. C'est ainsi que le Royaume-Uni finit par déposer sa candidature à deux reprises pour adhérer à la Communauté économique européenne, une fois en août 1961, puis une seconde fois en 1969. Cette initiative fut encouragée par les Etats-Unis, qui voyaient en cette démarche un moyen de contrer l'influence montante de la France gaulliste ainsi que celle de la Communauté économique européenne⁹. Mais cette double tentative d'entrée dans la

⁷ Ibid.

⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Association_europ%C3%A9enne_de_libre-%C3%A9change#Histoire

⁹ https://www.cvce.eu/obj/la_fin_d_une_grande_puissance-fr-5f113038-a76f-467f-8ecc-319f70c5ca15.html

Communauté économique européenne fut bloquée aux deux reprises par le président française Charles de Gaulle¹⁰.

6. - L'adhésion du Royaume-Uni à la Communauté économique européenne. Le 20 juin 1969, George Pompidou est élu nouveau Président de la République française et succède au Président Charles de Gaulle. Contrairement à son prédécesseur, il prend la décision d'accepter l'élargissement de la Communauté économique européenne au Royaume-Uni. C'est de cette manière qu'à travers un traité d'adhésion, le Royaume-Uni est devenu membre de la Communauté économique européenne le 1^{er} janvier 1973.

B. Quelques illustrations de la réticence du Royaume-Uni au sein de l'Union européenne

7. - Le Royaume-Uni et le Système monétaire européen. Face à la crise économique qu'ont connu les Etats membres de l'Union européenne dans les années 1970¹¹, ces derniers ont pris la décision de mettre en place le « Système monétaire européen »^{12 13}. Seul le Royaume-Uni s'oppose à cette démarche du fait de sa proximité avec les Etats-Unis^{14 15}.

Finalement, les britanniques ont fini par y adhérer en 1990 dans le but de contrer l'influence de la force franco-allemande au sein de la CEE¹⁶. Mais cette démarche a fini par échouer et les britanniques quittent le Système monétaire européen en 1992¹⁷.

¹⁰ <https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/1422-1er-elargissement-de-la-cee-1er-janvier-1973.html>

¹¹ Importante augmentation de l'inflation dans les années 1970.

¹² https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

¹³ Il s'agit d'un système monétaire propre aux Etats membres de la Communauté européenne, dans lequel les taux de change des différentes monnaies ne devaient pas fluctuer au delà de 2,25 %, à la hausse comme à la baisse.

¹⁴ https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

¹⁵ En effet, des échanges en dollars étant effectués par les britanniques, ils n'avaient pas réellement d'intérêt à convertir le livre sterling avec les Etats membres de la communauté européenne.

¹⁶ https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

¹⁷ *Ibid.*

8. - Les britanniques et la Politique agricole commune. Ce que l'on appelle la « Politique agricole commune » est une démarche politique mise en place par les Etats membres de la communauté européenne dans le but de développer l'agriculture. Elle a été fondée sur la base de subventions. La politique agricole commune trouve son origine dans le traité de Rome du 25 mars 1957¹⁸.

Lors d'un interviewe concernant la contribution britannique à la Politique agricole commune, Margaret Thatcher¹⁹ a exprimé ses réserves concernant la Politique agricole commune : « *Je veux que l'on me rende mon argent*²⁰ ». En effet, à l'époque, la part de contribution du Royaume-Uni à la Politique agricole commune était supérieure à ce que le Royaume-Uni, en retour, percevait. Ainsi la Première ministre britannique a réclamé le remboursement des deux tiers de la contribution britannique acquittée²¹.

9. - Le refus de l'adhésion à l'Euro par les britanniques. Le Royaume-Uni²² a refusé d'adhérer à la monnaie unique européenne. Dans ce sens, la position britannique est ferme. D'ailleurs, John Major²³ pense que: « *...cela causerait un dommage économique immense en Europe...Tant qu'il n'y a pas de convergence véritable des économies, vous courez au désastre si vous allez à la monnaie unique*²⁴ ».

10. - Le refus de l'adhésion au Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance par les britanniques. Malgré la réticence britannique, l'euro a été affecté suite à la crise des *Subprimes*²⁵. Face à cette crise, les Etats membres de l'Union européenne conviennent à mettre en place le Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance²⁶, dont l'idée principale était celle de mettre en place un plafond à la dette publique des Etats membres, limité

¹⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_agricole_commune

¹⁹ Margaret Thatcher est une femme d'Etat britannique. Elle fut Première ministre britannique du 4 mai 1979 au 28 novembre 1990.

²⁰ https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

²¹ *Ibid.*

²² Tout comme la Suède et le Danemark.

²³ Il a été le premier ministre britannique du 28 décembre 1990 au 2 mai 1997.

²⁴ Traduit par A. Pouchard. Repéré à : https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

²⁵ La crise des *Subprimes* est une crise financière détectée aux Etats-Unis, qui a affecté les prêts hypothécaires à risque, dits *Subprimes Mortgage*, dont les conséquences ont été mondiales.

²⁶ Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance par les britanniques. Consultable ci-joint : <https://www.consilium.europa.eu/media/20386/st00tscg26-fr-12.pdf>

à 60% du PIB, sous peine de sanctions²⁷. Le Royaume-Uni refuse ledit traité en opposant un veto²⁸.

D'un point de vue historique, on peut remarquer que le Royaume-Uni a toujours montré ses réticences aux idées européennes, avant même son adhésion à l'Union européenne et plus encore après son adhésion au sein de l'Union européenne. Par conséquent, il ne paraît pas étonnant que le Royaume-Uni ait voté, lors du référendum de 2016, en faveur de sa sortie de l'Union européenne (II).

II - Le *Brexit*

Il est important de parler dans un premier temps du déclenchement du Brexit en lui-même (A) pour ensuite présenter les points clefs de la procédure de négociation concernant la mise en place d'un accord de retrait (B).

A. Le déclenchement du Brexit

a. Le référendum de 2016 : le vote britannique en faveur du Brexit

11. - Vote en faveur du Brexit. Le 23 janvier 2013, David Cameron, ancien Premier ministre britannique, annonce dans le cadre de sa campagne de réélection, que si le peuple votait pour à nouveau pour lui, il organiserait alors un référendum pour permettre au Royaume-Uni de sortir de l'Union européenne²⁹. Réélu le 7 mai 2015, il organisa le scrutin comme il l'avait promis au peuple britannique³⁰.

Le 23 juin 2016 a eu lieu le référendum. Avec 51,9% des suffrages, la majorité du peuple britannique a voté pour et en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. C'est à partir de ce moment là que le processus du Brexit³¹ a commencé³². Au lendemain des résultats, Donald Tusk³³ énonce les membres de la

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ <https://www.touteurope.eu/actualite/brexit-tous-les-evenements-depuis-le-referendum.html>

³⁰ *Ibid.*

³¹ Le terme « Brexit » est un terme utilisé en pratique pour parler de la prochaine sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Le terme « Brexit » regroupe d'un côté le mot « British » désignant le Royaume-Uni mais également celui de « Exit » voulant dire « Sortie » en français. Ainsi, le terme Brexit correspond étymologiquement à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. De façon plus pragmatique, le Brexit désigne la date effective de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

³² <https://www.touteurope.eu/actualite/brexit-tous-les-evenements-depuis-le-referendum.html>

³³ Président du Conseil européen.

scène politique britannique sont : « ... prêts à affronter ce scénario négatif. Il n'y aura pas de vide juridique ».

12. - Notification du retrait du Royaume-Uni. Le 29 mars 2017, en application de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, l'intention du Royaume-Uni de sortir de l'Union européenne fut notifiée. Un délai de deux ans d'ouvre alors, à l'issue duquel le Royaume-Uni a l'obligation de quitter l'Union européenne, qu'il ait accord ou qu'il n'y ait pas accord (**voir paragraphe 15 : délai de deux ans**).

Ainsi, en théorie, dès la date du 30 mars 2019, le Royaume-Uni aurait dû ne plus être membre de l'Union européenne et par conséquent aurait dû être considéré comme un Etat tiers à l'Union européenne.

b. Le rôle de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne dans le cadre du Brexit

1. Présentation du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne

13. – Le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne. Le 7 février 1992, le Conseil européen signe le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, aussi appelé « Traité de l'Union européenne », lequel est entré en application au 1^{er} novembre 1993³⁴. Ce traité avait pour vocation de compléter et remplacer les traités originaux³⁵. Sa mise en place a été une étape fondamentale dans la construction européenne, débutée en 1957³⁶.

2. Entrée en vigueur et application de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne

14. - L'article 50 Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne. L'article 50 Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne est un article qui prévoit la possibilité pour un Etat membre de l'Union européenne de se retirer de

³⁴ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page231, n°14

³⁵ Les traités originaux qui ont été remplacés par le TFUE sont le traité instituant la CECA, la CEE ainsi que la CEEA.

³⁶ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page231, n°14

façon volontaire de l'Union européenne. Il prévoit également toute la procédure de retrait pour y parvenir.

Dans le cadre du développement de l'Union européenne, l'idée d'inclure une clause de sécession d'un Etat membre³⁷ est apparue au début des années 2000³⁸. Cette idée a émané des fédéralistes qui étaient persuadés que l'Union européenne allait finir par fonctionner sous système fédéral et que, par conséquent, il fallait permettre aux Etats qui n'accepteraient pas de s'engager dans cette voie, de pouvoir quitter l'Union européenne de façon volontaire³⁹.

En décembre 2009, à travers la mise en place du Traité de Lisbonne, l'article 50 Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne est entré en vigueur⁴⁰.

15. - Fonctionnement de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne. L'article 50 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁴¹ est un article dérogatoire aux règles européennes⁴². Comme le précise Andrew Duff⁴³ : *« il exclut dès le départ l'Etat membre sécessionniste ; b) Il confère un rôle spécifique au Conseil européen (recevoir la notification et émettre des lignes directrices) ; c) il confère un rôle de décision au Parlement européen ; d) il permet au Conseil de conclure un accord à la majorité qualifiée plutôt qu'à l'unanimité⁴⁴ ».*

16. - Mise en application de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne. Il semble que ceux qui ont mis en place l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ne pensaient pas un jour voir cet article être appliqué⁴⁵.

Mais le 23 juin 2016, l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne fut utilisé et a été le fondement de la mise en place du référendum britannique de 2016 concernant la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

³⁷ A.Duff; M.Seror, (trad.), « L'Union face au Brexit », L'Économie politique, 2017/2, n°74, p. 26-39, Paragraphe 2

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*, Paragraphe 3

⁴¹ Possible de consulter l'article 50 du TFUE sur le lien internet suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2010:083:FULL&from=FR>

⁴² A.Duff; M.Seror, (trad.), « L'Union face au Brexit », L'Économie politique, 2017/2, n°74, p. 26-39, Paragraphe 4

⁴³ Il s'agit d'un homme politique britannique. C'est un ancien député européen pour l'Angleterre de l'Est. C'est également un ancien président de l'Union des fédéralistes européens.

⁴⁴ A.Duff; M.Seror, (trad.), « L'Union face au Brexit », L'Économie politique, 2017/2, n°74, p. 26-39, Paragraphe 4

⁴⁵ *Ibid.* Paragraphe 3

Comme nous l'avons déjà étudié ci-dessus (voir n°11), les britanniques ont voté pour la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

c. L'importance de la négociation d'un accord de retrait dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne

17. - Délai de deux ans. À partir de la date de notification du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne du 29 mars 2017, un délai de deux ans a commencé à courir, conformément aux dispositions de l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne.

Durant ce délai de deux ans, la Commission européenne avait pour mission de proposer au Conseil européen un accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

A la date du 29 mars 2019, une fois le délai de deux ans écoulé, le Royaume-Uni aurait dû sortir de l'Union européenne, qu'il y ait un accord de retrait ou qu'il n'y ait pas accord. Mais la date de sortie effective du Royaume-Uni de l'Union européenne a été reculée (**voir n°21**).

A la date effective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne prévue pour le 29 mars 2019, une période ultérieure à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, appelée « période de transition », devra commencer à courir, devant s'étendre jusqu'à la date du 31 décembre 2020⁴⁶.

18. - La période de transition. La période de transition a pour but de permettre à toute personne ou entité touchée par le Brexit de s'adapter aux futures conséquences de cet événement. Elle permet également la mise en place de négociations d'accords futurs entre l'Union européenne et le Royaume-Uni⁴⁷.

Durant cette période de transition, il ne sera plus possible pour le Royaume-Uni de participer aux décisions prises par l'Union européenne. Il gardera le bénéfice de ses avantages qu'il a acquis au sein de l'Union européenne, mais devra par contre appliquer ses devoirs, comme par exemple contribuer au budget européen.

19. - Accord de retrait. Dans le cadre du Brexit, la mise en place d'un accord de retrait serait un moyen politique d'encadrer le processus de sortie du

⁴⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_retrait_du_Royaume-Uni_de_l%27Union_europ%C3%A9enne

⁴⁷ *Ibid.*

Royaume-Uni de l'Union européenne⁴⁸. Il porterait sur les alternatives aux conséquences de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne comme sur la coopération future entre les deux parties. L'accord de retrait aborderait évidemment d'autres points tels que la question des ressortissants britanniques résidant au sein de l'Union européenne par exemple⁴⁹.

La légitimité d'un tel accord trouve tous ses fondements dans l'article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, lequel dispose qu' : « À la lumière des orientations du Conseil européen, l'Union négocie et conclut avec cet Etat un accord fixant les modalités de son retrait, en tenant compte du cadre de ses relations futures avec l'Union.⁵⁰ »

d. La menace du « no deal »

20. - Le Brexit sans accord : une menace. Theresa May⁵¹ considérait que pas d'accord valait mieux pour le Royaume-Uni qu'un mauvais accord⁵². Mais la question s'est posée de savoir quelles seraient les conséquences d'un Brexit sans accord. Tout le problème était justement celui de l'incapacité à répondre avec certitude à cette question.

En effet, il n'est pas possible de savoir ni de prévoir par avance, du moins durant la période antérieure à la date effective du Brexit, l'ensemble des conséquences que le Brexit pourrait avoir tant sur le Royaume-Uni que sur l'Union européenne.

Un *hard Brexit*⁵³ serait la cause de multiples incohérences et incertitudes juridiques, économiques, financières et procédurales, tant pour les Etats européens que pour les Etats britanniques.

Pour éviter qu'une sortie sans accord ait lieu à la date effective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, des négociations concernant la mise en place d'un accord de retrait sont toujours en cours entre l'Union européenne et le Royaume-Uni (**B**).

⁴⁸ *Ibid*

A.Duff; M.Seror, (trad.), « L'Union face au Brexit », L'Économie politique, 2017/2, n°74, p. 26-39, Paragraphe 6

⁵⁰ Article 50 alinéa 2 TFUE

⁵¹ Ancienne Première ministre britannique qui était à la tête des négociations sur la question du Brexit.

⁵² A.Duff; M.Seror, (trad.), « L'Union face au Brexit », L'Économie politique, 2017/2, n°74, p. 26-39, Paragraphe 19

⁵³ Le *hard Brexit* signifie la sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne.

B. Les événements clefs de la négociation de l'accord de retrait du Royaume-Uni

21. - Chronologie du cours des négociations. L'accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, avancé auprès du Conseil européen le 25 novembre 2018 lors d'une assemblée extraordinaire, a été validé par celui-ci.

Le 15 janvier 2019, l'accord de retrait proposé par Theresa May a, par la suite, été rejeté par les députés britanniques membres de la Chambre des communes. Depuis, une inquiétude générale quant à l'avenir proche du Royaume-Uni dans le cadre du déroulement du Brexit s'est fait sentir⁵⁴. Le Royaume-Uni sombre dans l'ombre. Toutes les hypothèses quant à l'issue du Brexit ont été présentées : le Royaume pourrait soit reporter le Brexit, soit mettre en place un nouveau référendum, soit sortir de l'Union européenne sans accord, ou pourrait mettre en place un nouvel accord avec l'Union européenne. Il n'existe aucune certitude, donc aucune visibilité quant à l'issue des négociations relatives au Brexit⁵⁵.

Le 12 mars 2019, la Chambre des communes rejette pour la seconde fois l'accord de retrait proposé par Theresa May. Le 13 mars 2019, les députés de la Chambre des communes rejettent l'idée d'un retrait du Royaume-Uni sans accord⁵⁶. Le lendemain, ces derniers décident de reporter la date du Brexit prévue initialement pour le 29 mars 2019⁵⁷.

Le 21 mars 2019, a été décidé que la date du retrait effectif du Royaume-Uni de l'Union européenne aurait lieu le 22 mai 2019 si un accord de retrait a été accepté par ce dernier⁵⁸.

Le 29 mars 2019, date correspondant à la date de retrait initial du Royaume-Uni de l'Union européenne, la Chambre des communes rejette pour la troisième fois consécutive l'accord de retrait proposé par Theresa May⁵⁹.

Le 5 avril 2019, la Première ministre britannique demande au Président du Conseil européen, Donald Tusk, un nouveau report de la date effective du retrait du Royaume-Uni au 30 juin 2019⁶⁰.

Le 11 avril 2019, le Conseil européen prend la décision de reporter la date effective de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne au 31 octobre 2019.

⁵⁴ <https://www.lefigaro.fr/fig-data/calendrier-brexit/>

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

Le 7 juin 2019, Theresa May démissionne. Elle est remplacée par Boris Johnson le 24 juillet 2019, nommé Premier ministre par la reine d'Angleterre.

La prochaine date attendue dans le cadre du déroulé des négociations du Brexit est la date effective de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, prévue, pour l'instant, pour le 31 octobre 2019. Dès la date de retrait, le Royaume-Uni cessera d'être un Etat membre de l'Union européenne⁶¹.

Une fois que le Brexit aura eu lieu, si aucun accord de retrait n'est mis en place entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, cela aura des conséquences non négligeables pour les deux parties, particulièrement dans le secteur de la marine marchande (III).

III – Mise en contexte du Brexit dans le secteur de la marine marchande

22. – Les relations commerciales entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Le Royaume-Uni est la sixième puissance économie mondiale, le dixième exportateur mondial et le cinquième importateur mondial. Ce dernier échange beaucoup avec les Etats membres de l'Union européenne de par leur proximité géographique. En effet, 53% de ses importations et 45% de ses exportations sont réalisées avec l'Union européenne⁶². Dans le cadre de ces échanges, il est intéressant de noter que 40% des marchandises importées et exportées de/vers l'Union Européenne sont transportées par voie maritime⁶³. Les opérations commerciales britanniques sont à 90% réalisées par voie maritime. L'Union Européenne est l'un des partenaires commerciaux les plus importants du Royaume-Uni⁶⁴.

Les droits européen et britannique sont prépondérants dans l'industrie du transport maritime. Ils aménagent tant le commerce maritime, les assurances maritimes, la réglementation environnementale dans le secteur maritime, les sanctions internationales dans ce domaine, les conditions contractuelles dans le milieu du transport maritime, le droit de la concurrence, le droit du travail des gens de mer ainsi que le règlement des différends commerciaux⁶⁵.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/presse/dp_brexit_230617_0.pdf, Page 3.

⁶³ *Ibid.*, Page 4.

⁶⁴ *Ibid.*, Page 6.

⁶⁵ *Ibid.*

En ce qui concerne le commerce maritime intra-européen, il se trouve qu'en vertu du droit communautaire, les échanges au sein de l'Union européenne sont libéralisés entre les Etats membres⁶⁶. Cela permet la réalisation d'échanges de biens et de services, de personnes et de capitaux au sein de l'Union européenne et ce, sans aucune barrières. De ce fait, les citoyens européens ont la possibilité de circuler, de s'établir librement soit commercialement soit en tant que résidents et de commercer en bénéficiant de restrictions minimales⁶⁷.

Il est donc clair que l'adhésion des entreprises britanniques à l'Union européenne permet aux Etats membres de l'Union européenne d'accéder à un marché libéralisé et commercialement intéressant, ce qui représente pour eux un avantage considérable⁶⁸.

Si le Royaume-Uni cessait d'être un Etat membre de l'Union européenne, l'accès au marché européen pour les opérateurs britanniques pourrait devenir compliqué et plus onéreux. Vice versa, l'accès au marché britannique serait rendu plus difficile pour les Etats membres de l'Union européenne si aucun accord n'est mis en place⁶⁹.

Le Royaume-Uni continuerait à bénéficier des règles de l'Organisation mondiale du commerce, mais celles-ci ne permettraient pas de compenser les accords bilatéraux et multilatéraux préférentiels existant entre les Etats membres de l'Union européenne dont le Royaume-Uni profitait⁷⁰.

23. - Les relations juridiques entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Le droit britannique a une grande influence sur le domaine du transport maritime. Il est à souligner l'importance de la place de Londres dans le secteur maritime. Mais le droit européen impacte également sur l'activité maritime britannique du fait que le Royaume-Uni est un Etat membre de l'Union européenne. En effet, le droit européen est directement incorporé dans le droit interne britannique de par l'appartenance de ce dernier à l'Union européenne⁷¹. Aussi, les directives fixées par l'Union européenne, ayant pour but d'harmoniser au mieux les relations et les règles juridiques entre les Etats membres de l'Union européenne, laissent aux Etats membres le soin d'adopter des lois nationales pour atteindre les objectifs fixés

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ <https://www.incegd.com/en/documents/pdf-library/shipping/what-could-brexit-mean-to-the-shipping-industry.pdf>

par ces directives⁷². Pour finir, les décisions de justice et les avis rendus par les juridictions européennes influencent grandement le droit britannique⁷³. Par conséquent, le schéma se construit ainsi : le droit britannique est influencé par le droit européen et que le secteur maritime est influencé par le droit britannique.

Durant la période antérieure au Brexit, au sein de l'Union européenne les règles permettant la détermination de la juridiction compétente ou la détermination de la loi applicable sont déterminées par des règlements européens spécifiques⁷⁴.

En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni n'appliquera plus les règles européennes en matière de conflit de lois et conflits de juridictions. Pour que ces dernières soient applicables par le Royaume-Uni, de nouveaux accords entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, en matière de règlement des différends devront être mis en place postérieurement à la date effective de retrait⁷⁵.

Jusqu'à la date effective du Brexit, les entreprises britanniques et européennes resteront dans l'impossibilité de prévoir avec certitude leur degré d'exposition à cet événement inédit ainsi que les mesures à prendre pour contrer les conséquences d'un *hard Brexit*⁷⁶. Les professionnels du monde maritime s'attendent et se préparent au pire des scénarios : le Brexit sans accord.

24. - Délimitation du champ d'étude. L'intérêt de traiter de manière spécifique l'hypothèse d'un Brexit sans accord est celui de pouvoir envisager les conséquences du pire des scénarios possible sur le secteur de la marine marchande. La pertinence de cette étude est celle de permettre aux acteurs de la marine marchande de se préparer le mieux possible aux effets de cet événement qui menacent le bon fonctionnement de ce secteur.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de cette étude, il sera question des conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande, plus précisément sur la flotte de commerce. En effet, les conséquences d'un Brexit sans accord sur la flotte de pêche ne seront pas traitées dans le cadre de ce mémoire. Ce choix a été fait en vue de l'étendue du sujet et de la volonté de rendre la lecture de ce mémoire la plus simple possible au lecteur, malgré la complexité et l'actualité du sujet. L'étude des conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la flotte de

⁷² *Ibid.*

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

pêche nécessiterait la rédaction d'une étude à part entière, au vu de la quantité de points à étudier sur les conséquences d'un Brexit sans accord sur la flotte de pêche.

25. - Problématique. La question qui se pose dans le cadre de cette étude est celle de savoir quelles seraient les conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande.

26. - Annonce du plan. Afin de répondre au mieux à cette question, nous traiterons dans une première partie des conséquences d'un Brexit sans accord sur le commerce maritime (**PARTIE I**) pour ensuite analyser, dans une seconde partie, les conséquences d'un Brexit sans accord sur le contentieux maritime (**PARTIE II**).

PARTIE I – LE HARD BREXIT ET LE COMMERCE MARITIME

Le commerce entre les Etats membres de l'Union européenne est facilité par les transports maritimes. Ces derniers dépendent fortement du droit européen. En cas de Brexit sans accord, les relations commerciales entre le Royaume-Uni et l'Union européenne seront affectées. Nous verrons dans un premier temps les conséquences d'un *hard Brexit* au vu de l'influence des libertés européennes sur le commerce maritime (**TITRE I**) pour ensuite étudier les conséquences futures de l'inapplication des acquis européens sur le secteur maritime en cas de Brexit sans accord (**TITRE II**).

TITRE I – Les libertés européennes et les conséquences d'un *hard Brexit* sur le secteur de la marine marchande

La fluidité du commerce maritime entre les Etats membres de l'Union européenne existe à travers l'existence des quatre libertés fondamentales européennes : la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux. Dans le secteur de la marine marchande, ces libertés sont primordiales au bon déroulement du commerce maritime. En effet, les Etats membres de l'Union européenne disposent, grâce aux libertés fondamentales européennes, de la liberté de circulation des marchandises, de la liberté de circulation des travailleurs, de la liberté de prestation de services ainsi que de la liberté d'établissement.

En cas de sortie sans accord du Royaume-Uni, ce dernier sera considéré tel un Etat tiers à l'Union européenne et ne pourra plus bénéficier de ces libertés fondamentales exclusives aux Etats membres de l'Union. Ainsi, l'inapplication de ces libertés fondamentales pourrait avoir des conséquences notables en matière douanière (**Chapitre 1**), concernant le statut des marins (**Chapitre 2**), concernant le régime du cabotage maritime (**Chapitre 3**) mais également en matière de compétitivité des compagnies maritimes elles-mêmes (**Chapitre 4**).

Chapitre 1. Les conséquences douanières d'un Brexit sans accord

En cas de retrait sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne, des barrières et contrôles douaniers seront instaurés, ce qui affectera la fluidité du commerce maritime et par conséquent du secteur de la marine marchande. Il convient de s'attarder à présenter, dans un premier temps, le système de libre circulation des marchandises existant entre les Etats membres de l'Union européenne (**Section 1**) avant de parler des conséquences douanières d'un Brexit sans accord (**Section 2**).

Section 1. La libre circulation des marchandises

27. - L'union douanière. C'est à travers le Traité de Rome du 25 mars 1957 que le « Marché unique⁷⁷ » a été mis en place⁷⁸. Le Traité de Rome prévoyait la suppression de toute barrière douanière entre les Etats membres. C'est à travers cette suppression de barrières douanières qu'a été mise en place l'union douanière⁷⁹⁸⁰.

⁷⁷ Il s'agit d'un marché unique bénéficiant aux seuls Etats membres de l'Union européenne dans lequel il n'y a aucune frontière. C'est-à-dire qu'à l'intérieur de ce marché unique, pourrait librement circuler les biens, les services, les personnes et les capitaux.

⁷⁸ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page1239, n°1

⁷⁹ Elle regroupe tous les Etats membres de l'Union européenne ainsi que certains Etats tiers tel que le Maroc, la Turquie, l'Andorre et Saint-Marin.

⁸⁰ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page1699, n°1

Néanmoins, à cette époque, le Traité de Rome, alors même qu'il permet de grandes évolutions en matière d'échanges commerciaux entre les Etats membres de l'Union européenne, n'avait pas en lui-même permis la suppression des formalités douanières entre Etats membres de l'Union européenne⁸¹.

28. - Le marché intérieur. C'est à compter du 1^{er} janvier 1993 que le marché intérieur communautaire, dont le système de fonctionnement correspond à celui que nous connaissons de nos jours, a été mis en place.⁸² En effet, depuis cette date, plus aucune frontière entre Etats membres, de quel que sorte que ce soit, n'a existé. Toutes les formalités et contrôles douaniers entre Etats membres ont été supprimés. Seul subsistera un système déclaratif entre Etats membres afin d'établir des statistiques d'échanges intra-européens⁸³, appelé *Système Intrastat*⁸⁴.

29. - La circulation des marchandises entre les Etats membres de l'Union européenne avec les pays tiers. Les Etats membres de l'Union européenne se sont accordés à mettre un place un « tarif douanier commun » dans le cadre de leurs échanges commerciaux avec les pays tiers à l'Union européenne. Le régime de la libre circulation des marchandises est seulement applicable aux marchandises originaires d'Etats membres de l'Union européenne ou qui sont mis en libre pratique⁸⁵. Ainsi, les marchandises provenant *stricto sensu* de pays, ne peuvent pas bénéficier du régime de libre circulation des marchandises⁸⁶.

Section 2. Les conséquences douanières d'un Brexit sans accord

Plusieurs conséquences sont à prévoir en matière douanière si un retrait sans accord du Royaume-Uni venait à être instauré. En effet, le Royaume-Uni se verrait appliquer des règles commerciales régies par l'Organisation Mondiale du Commerce (**A**). Les entreprises maritimes devront faire un travail d'adaptation aux nouvelles exigences douanières (**B**) tout comme les infrastructures portuaires (**C**). Des conséquences surviendront en matière de circulation des marchandises (**D**). Pour

⁸¹ *Ibid.*, Page1239, n°1

⁸² *Ibid.*, Page1239, n°2

⁸³ *Ibid.*, Page 1243, n°38.

⁸⁴ Système permettant la collecte de données fiscales et douanières.

⁸⁵ Une marchandise dite « en libre pratique » est une marchandise qui a été produite par un Etat tiers à l'Union européenne mais qui peut y circuler dès lors qu'au premier import, des droits de douane ont été acquittés.

⁸⁶ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page 1700, n°7

finir, une hausse de la demande de déclarants en douane est d'ores et déjà en cours (E).

A. Les règles applicables au Royaume-Uni en cas de Brexit sans accord

En cas d'absence d'accord de retrait entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, ce dernier quittera instantanément le marché unique européen ainsi que l'union douanière. Le Royaume-Uni ne pourra pas ni bénéficier des accords commerciaux conclus dans le futur au sein de l'Union européenne ni des accords antérieurement conclus avec des Etats tiers au sein de l'Union européenne.

30. - Les règles de l'Organisation Mondiale du Commerce. En cas de retrait sans accord du Royaume-Uni, le commerce entre ce dernier et l'Union européenne serait régi par les règles de l'Organisation Mondiale du Commerce. Ainsi, des droits de douane seraient appliqués et des contrôles douaniers de tout genre devraient être introduits aux frontières européennes et aux frontières britanniques, comme des contrôles vétérinaires et phytosanitaires.

Aussi, le Royaume-Uni, qui ne serait plus lié au tarif extérieur commun de l'Union européenne⁸⁷, aurait la possibilité de modifier librement le montant de ses tarifs, sans avoir à consulter l'avis de l'Union européenne. De ce fait, le Royaume-Uni pourrait décider de baisser le tarif de ses droits de douane envers un ou plusieurs Etats tiers et pas envers les autres, ce qui entraverait le commerce de l'Union européenne avec de tels Etats.

Néanmoins, il semble qu'en vertu des règles de l'Organisation Mondiale du Commerce, le Royaume-Uni pourrait se voir opposer la clause de *most-favoured nation*^{88 89}. Or, si cette clause est correctement appliquée, et dans le cas où le Royaume-Uni venait à appliquer un tarif préférentiel à un Etat tiers et pas aux Etats signataires d'un accord commercial international, le Royaume-Uni pourrait se voir imposer d'appliquer ledit tarif préférentiel à l'ensemble des Etats signataires⁹⁰.

⁸⁷ Le tarif extérieur commun de l'Union européenne est un droit de douane identique à tous les Etats membres de l'Union européenne applicable aux produits provenant de pays tiers à destination de l'Union européenne.

⁸⁸ Il s'agit d'une clause très importante en matière de commerce international. Elle est disposée dans la majorité des accords de commerce internationaux. A travers cette clause les Etats partis à une convention s'engagent à accorder aux Etats signataire d'un accord commercial international tout avantage accordé à un Etat tiers.

⁸⁹ https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm

⁹⁰ *Ibid.*

B. L'adaptation des entreprises maritimes aux exigences douanières en cas de Brexit sans accord

31. - Adaptation de la main d'œuvre. En cas de Brexit sans accord, toutes les entreprises, y compris les entreprises maritimes, devront adapter leur main-d'œuvre ainsi que leurs salariés aux nouvelles procédures douanières que le Brexit imposera dans le cadre de commerces entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. En vue de l'instabilité commerciale future, cette démarche permettra d'assurer la meilleure fluidité commerciale possible⁹¹.

A ce sujet, il a été souligné qu'il n'est pas seulement question de la rapidité avec laquelle le système douanier peut traiter les données mais plutôt de savoir si les professionnels disposent de la documentation, des procédures et des connaissances nécessaires pour remplir une déclaration en douane⁹².

Nous pouvons également noter que certains organismes tels que les Petites ou Moyennes Entreprises peuvent ne pas disposer de moyens financiers suffisants pour engager un personnel spécialisé en douane et leur confier la gestion des formalités douanières⁹³. Ainsi, leur seule solution serait d'externaliser la gestion des procédures douanières⁹⁴.

C. Les conséquences sur les ports

32. - La congestion des ports. Ralentissement des ports « rouliers ». Il semble que l'instauration de contrôles douaniers et de droits de douane pourrait impacter l'activité portuaire du Royaume-Uni ainsi que celle des ports européens en causant des phénomènes de congestion⁹⁵.

⁹¹« Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19, Page 21, §61 : <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>

⁹²« Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19, Page 21, §61 : <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>

⁹³« Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19, Page 21, §63 : <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>

⁹⁴ En effet, même dans ce cas de figure, les PME ne pourront pas forcément tout externaliser car plusieurs informations et documents doivent provenir de leur entreprise.

⁹⁵ http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/presse/dp_brexit_230617_0.pdf, Page 6.

Le trafic de marchandises existant entre le Royaume-Uni et l'Union européenne est transporté en grande partie par voie maritime. Il semblerait d'ailleurs que les ports rouliers⁹⁶ seraient plus fortement affectés par le retrait du Royaume-Uni sans accord que les ports à conteneurs⁹⁷.

D'après les représentants du port de Felixstowe⁹⁸ : « *si le niveau des examens pour le trafic de l'UE est le même que pour le trafic hors UE, cela se traduirait par environ 10 000 examens supplémentaires par an* »⁹⁹. Ils estimaient également être : « *...persuadés qu'il serait possible d'y parvenir par le biais des installations et des systèmes existants en n'augmentant que légèrement les niveaux d'effectif* »¹⁰⁰.

En revanche, pour les ports rouliers dont les principaux clients sont originaires de l'Union européenne, les conséquences seront beaucoup plus importantes¹⁰¹. En effet, selon les représentants du port de Douvres¹⁰², la capacité du port de Douvres à traiter son volume d'échanges : « *dépend du passage en ligne droite de tous les véhicules sans arrêt pour les contrôles douaniers de routine (ou de santé animale/végétale)* »¹⁰³. Selon ses représentants, le port ne sera pas en mesure de mener à bien la mise en place des procédures douanières en cas de Brexit sans accord¹⁰⁴.

En France, le port de Calais¹⁰⁵ est très fortement menacé de congestion malgré tous les aménagements mis en place et grâce aux aides étatiques françaises¹⁰⁶.

⁹⁶ Il s'agit de ports accueillant en majorité des navires rouliers.

⁹⁷ « Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19, Page 22, §67 <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>

⁹⁸ Il s'agit d'un port à conteneurs britannique.

⁹⁹ Traduction libre. « *If the level of examinations for EU traffic is the same as currently for non-EU traffic, that would result in approximately 10,000 additional examinations per annum.* » : <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-arrangements/written/84581.html>

¹⁰⁰ *Ibid.* Traduction libre.. « *We are confident this could be handled through the existing facilities and systems with only a small increase in staffing levels* »

¹⁰¹¹⁰¹ « Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19, Page 22, §69 : <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>

¹⁰² Port britannique, il est l'un des ports européens les plus dynamiques, situé à 35 km de la France.

¹⁰³ Traduction libre.

<http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-arrangements/written/87236.html>

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ L'un des ports français les plus importants. Il se situe à 38 kilomètres du territoire britannique.

¹⁰⁶ V. WOJTKOWSKI, « Le port de Calais menacé de congestion », le marin, Jeudi 7 mars 2019, Page 13. (**Annexe n°4**)

Concernant les ports britanniques, selon les professionnels qui se sont exprimés lors d'une conférence organisée par « Armateurs de France », le Brexit sans accord pourrait tout de même avoir des conséquences positives sur l'activité des ports britannique de la côte Est¹⁰⁷. En effet, la congestion des ports de Folskone et Douvres pourrait, selon eux, permettre à l'avenir d'améliorer le trafic des ports de Londres, Grimsby, Tyneside ou Forth¹⁰⁸.

D. Les conséquences sur la circulation des marchandises

33. - Contrôle douanier. Selon le Règlement (UE) n° 952/2013 du 9 octobre 2013 qui porte sur l'établissement du code des douanes de l'Union¹⁰⁹, les marchandises en provenance du Royaume-Uni et allant vers l'Union européenne ou bien les marchandises sortant de l'Union européenne en direction du Royaume-Uni devront, en cas de Brexit sans accord, faire l'objet de contrôles douaniers¹¹⁰. Il semble qu'en cas de sortie sans accord du Royaume-Uni, des formalités et déclarations douanières devront être effectuées auprès des autorités douanières compétentes¹¹¹.

34. - Droits de douane. En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni étant amené à devenir un Etat tiers, les marchandises importées du Royaume-Uni à destination de l'Union européenne devront être soumises à des droits de douane, et ce, dans le cadre du respect des dispositions du Règlement (CEE) n° 2658/87¹¹² du 23 juillet 1987 portant sur la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun¹¹³.

35. - Restriction de certaines marchandises. Certaines marchandises sortant ou entrant sur le territoire européen en provenance du Royaume-Uni feront l'objet de restrictions et d'interdictions d'entrée à l'Union européenne, conformément à la *P&R List*¹¹⁴. Comme expliqué par les rédacteurs de la communication aux parties

¹⁰⁷ http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/presse/dp_brexit_230617_0.pdf, Page 6.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ Règl. n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil, 9 oct. 2013, JOUE, n°L269, 10 oct.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=FR>

¹¹⁰ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/customs_and_indirect_taxation_fr.pdf, Page 2.

¹¹¹ *Ibid.*, Page 2.

¹¹² Règl. n°2658/87 du Conseil, 23 juill. 1987, JOCE, n°L256, 7 sept.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l11003&from=FR>

¹¹³ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/customs_and_indirect_taxation_fr.pdf, Page 2

¹¹⁴ Liste de prohibition et de restriction publiée sur le site internet suivant : https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/prohibition_restriction_list_customs_en.pdf

prenantes publiée par la Commission européenne concernant le retrait du Royaume-Uni et les règles de l'Union européenne dans le douane des douanes et de la fiscalité indirecte, ces procédures seront mises en place : « *pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes, des animaux ou des végétaux, ou de protection des trésors nationaux*¹¹⁵ ».

E. Les conséquences sur les postes de représentants en douane

36. - Les postes de déclarants en douane. En cas de Brexit sans accord, en matière douanière, il y aura une augmentation de la demande de déclarants en douane. Les postes de déclarants en douane n'étant pas suffisants, la formation de déclarants en douane deviendrait, en cas de sortie sans accord de l'Union européenne, une nécessité pour l'Union européenne et le Royaume-Uni dans le cadre de leurs échanges commerciaux. Les opérateurs économiques, se préparant à la possible mise en place d'un Brexit sans accord, sont d'ores et déjà confrontés à une pénurie de déclarants en douane.

Par exemple, récemment, dans le cadre du transport maritime entre les britanniques et la France, *TLF Overseas* estime qu'il devrait y avoir besoin de mille déclarants en douane supplémentaires¹¹⁶.

Or, une insuffisance de déclarants en douane depuis le début de l'année 2019a pu être constatée. En effet, le poste de déclarant en douane existe peu en France et en Europe de façon générale de par l'existence des libertés fondamentales européennes. L'approche de la date effective du retrait du Royaume-Uni et la menace d'un *hard Brexit* démontrent un réel besoin de déclarants en douane sur le court terme. Il n'y a pas assez de déclarants en douane¹¹⁷ au moment dans lequel ce mémoire est entrain d'être rédigé, ce qui menace grandement la fluidité du commerce maritime à venir.

Pourtant, certains pays comme la France ont pris des mesures particulières pour éviter cette incommodité. En janvier 2019, le Gouvernement français a mis en place un plan prévoyant le recrutement de sept-cents déclarants en douane, cinq-cents prévus au cours de l'année 2019, deux-cents autres devront être formés d'ici 2020¹¹⁸. Au vu du peu de moyens mis à leur disposition afin de faire fonctionner correctement les procédures douanières, les douaniers, inquiets, se sont mobilisés sur les ports de

¹¹⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/customs_and_indirect_taxation_fr.pdf, Page 2.

¹¹⁶ <http://www.supplychainmagazine.fr/NL/2019/2843/index.html>

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ V. WOJTKOWSKI, le marin, « Le port de Calais menacé de congestion », Jeudi 7 mars 2019, Page 13. (**Annexe n°4**)

Calais et de Dunkerque en mars 2019 afin d'attirer l'attention du Gouvernement français et de leur faire part de leur désarroi. En faisant une stricte application des procédures douanières devant être appliquées lors de période postérieure au Brexit, les douaniers ont ralenti fortement la fluidité du commerce maritime sur les ports et démontrent ainsi les limites des moyens mis à leur disposition pour permettre un trafic harmonisé et fluide après la date effective du Brexit¹¹⁹. Il semble ainsi que, pour l'instant, les moyens de prévention mis en place, face aux barrières douanières futures, ne soient ni suffisants ni efficaces.

Chapitre 2. Le statut des marins et les conséquences d'un Brexit sans accord

Le Brexit aura également des conséquences sur la validité des brevets des marins. Avant de mentionner les conséquences d'un retrait sans accord du Royaume-Uni sur le statut des marins (**Section 2**), nous allons au préalable présenter le régime applicable aux gens de mer avant la date de retrait effective du Royaume-Uni (**Section 1**).

Section 1. Le statut des gens de mer en période pré-Brexit

37. - Formation des gens de mer. Le niveau minimal de formation des gens de mer exerçant au sein de l'Union européenne est disposé dans la Convention internationale de 1978 concernant les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille¹²⁰. Cette convention fut révisée en 1995 et est de

¹¹⁹ V. WOJTKOWSKI, Le marin, Jeudi 7 mars 2019, page 13 (**Annexe n°4**)

¹²⁰ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, page 2803, n°185.

ce fait fut nommée « Convention STCW »¹²¹ à laquelle les Etats membres de l'Union européenne ont adhéré¹²².

Aujourd'hui, la Directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer¹²³ expose le niveau minimal de formation des gens de mer. Cette directive impose aux Etats membres de l'Union européenne de prendre les mesures nécessaires afin que les gens de mer qui travaillent à bord d'un navire battant pavillon de leur propre Etat puissent disposer d'une formation au minimum conforme aux exigences disposées dans la convention STCW¹²⁴. De surcroît, cette directive exige des Etats membres que les gens de mer soient titulaires d'un brevet conforme à leurs propres exigences¹²⁵.

38. - Reconnaissance des brevets des gens de mer au sein de l'Union européenne. Une reconnaissance des brevets des marins doit pouvoir être réalisée par les autres Etats membres, parties à l'Union européenne¹²⁶.

Il y a deux procédures de reconnaissance des brevets des marins. La première est décrite à l'article 3 de la Directive 2005/45/CE¹²⁷ et consiste à ce que chaque Etat partie à l'Union européenne reconnaisse aux gens de mer les brevets délivrés par les autres Etats membres aux gens de mer dès lors que ces derniers sont accompagnés par un visa d'attestation de reconnaissance¹²⁸.

La seconde procédure de reconnaissance des brevets est disposée à l'article 19 paragraphe 4 de la Directive 2008/106/CE¹²⁹. Elle permet aux Etats membres de l'Union européenne de reconnaître les brevets délivrés par les pays tiers reconnus¹³⁰.

¹²¹ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) : Consultable sur le lien hypertexte suivant :

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19780157/201606290000/0.747.341.2.pdf>

¹²² J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, page 2803, n°185

¹²³ Dir. n° 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, 19 nov. 2008, JOUE, n° L 323/33, 3 déc. Art. 3.

Consultable au lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:FR:PDF>

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/seafarer_qualifications_fr.pdf, Page 2.

¹²⁷ Dir. n° 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil, 7 sept. 2005, JOUE, n° L 255/160, 30 sept.

Consultable au lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0160:0163:FR:PDF>

¹²⁸¹²⁸ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/seafarer_qualifications_fr.pdf, Page 2.

¹²⁹ Dir. n° 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, 19 nov. 2008, JOUE, n° L 323/33, 3 déc. Art. 19

Section 2. Le statut des gens de mer en période post-Brexit

39. - Les conséquences d'un Brexit sans accord. Dans le cadre d'un retrait du Royaume-Uni sans accord, tous les brevets délivrés aux gens de mer par le Royaume-Uni ne pourront plus faire l'objet de la procédure de reconnaissance habituelle et permettre l'octroi d'un visa de reconnaissance comme cela était le cas avant la survenance du Brexit¹³¹.

En cas de sortie sans accord, la reconnaissance par un Etat membre de l'Union européenne des brevets délivrés aux gens de mer par le Royaume-Uni sera conditionnée par les dispositions de l'article 19 de la Directive n°2008/106/CE applicable aux Etats tiers à l'Union européenne¹³².

Par contre, les visas de reconnaissance des brevets des marins attribués avant la date effective de sortie du Royaume-Uni resteront valables jusqu'à leur date d'expiration¹³³.

Néanmoins, en cas de Brexit sans accord, rien n'empêche le Royaume-Uni et l'Union européenne de mettre en place de nouveaux accords. A cet effet, il a été prévu qu'à partir de la date de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, il sera mis en place ce qui est appelé une « *procédure de demande de reconnaissance mutuelle des brevets délivrés par le Royaume-Uni* » qui sera ouverte par tous les Etats membres de l'Union européenne auprès de la Commission européenne¹³⁴.

Techniquement, une fois cette procédure ouverte et validée, les visas de reconnaissance seront attribués aux gens de mer en possession de leur brevet. Ces derniers pourront ainsi exercer leurs fonctions sur des navires battant pavillon d'Etats membres de l'Union européenne¹³⁵.

Consultable au lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:FR:PDF>

¹³⁰ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/seafarer_qualifications_fr.pdf, Page 2.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² *Ibid.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/brexit-impacts-sur-transport-maritime-et-ports>

¹³⁵ *Ibid.*

Chapitre 3. Le cabotage maritime et le *hard Brexit*

Le Brexit aura des conséquences en matière de cabotage maritime. Nous présenterons d’abord le régime applicable en matière de cabotage maritime avant la date effective de sortie du Royaume-Uni de l’Union européenne (**Section 1**), pour ensuite parler des conséquences d’un Brexit sans accord en la matière (**Section 2**).

Section 1. Le cabotage maritime pré-Brexit

40. - Notion de cabotage maritime. La notion de cabotage maritime a été précisée par le Règlement n°3577/92 en son article 2, paragraphe premier. Cet article stipule que le cabotage maritime correspond à des « ...*services de transport maritime à l’intérieur d’un Etat membre* »¹³⁶. Le cabotage maritime comprend non seulement

¹³⁶ Règl. n° 3577/92 du Conseil, 7 déc. 1992, *JOCE*, n° L364, 12 déc., Art. 2, §1
Consultable sur le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R3577&from=FR>

le cabotage continental¹³⁷, mais également les services d'approvisionnement off shore¹³⁸ ainsi que le cabotage avec les îles¹³⁹.

Il se trouve que le cabotage maritime a d'abord été prévu par l'article 71 du Traité de Rome, ensuite devenu l'article 91 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne. Le Règlement n°3577/92 du 7 décembre 1992¹⁴⁰ a énoncé le principe selon lequel le cabotage maritime au sein de l'Union européenne n'est ouvert qu'aux *armateurs européens*.

41. - Armateur européen. Pour être considéré comme armateur européen, ces derniers devaient respecter des conditions particulières. Les armateurs européens devaient d'abord être exploitants de navires immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne, mais devaient également battre pavillon de cet Etat. Enfin, toutes les conditions d'admission au cabotage exigées par un Etat membre devaient être remplies¹⁴¹.

Néanmoins, les conditions posées par l'Etat d'accueil dans le cadre de la vérification du respect de toutes les conditions de cabotage requises par l'Etat du pavillon ne devaient pas être restrictives de la liberté de prestation de services¹⁴².

Section 2. La sortie sans accord du Royaume-Uni et les conséquences sur le cabotage maritime

42. - Conséquences en cas de Brexit sans accord. Dans la communication aux parties prenantes rédigée par la Commission européenne concernant « *Le retrait du Royaume-Uni et les règles de l'UE dans le domaine du transport maritime* », il a été précisé que : « *conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3577/92, la possibilité de fournir des services de transport maritime à l'intérieur des Etats membres de l'UE (cabotage maritime) est réservée aux armateurs*

¹³⁷ C'est-à-dire que ledit règlement s'applique au transport de marchandises ou de passagers par mer entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul Etat membre sans escale sur des îles, mais s'applique également aux transports maritimes réalisés en mer territoriale ou en eaux intérieures.

¹³⁸ C'est-à-dire le transport par mer de marchandises ou de passagers entre port d'un Etat membre et les autres bâtiments de mer situés sur le plateau continental de cet Etat membre.

¹³⁹ C'est-à-dire le transport par mer de passagers ou marchandises entre des ports sur la partie continentale et sur une ou plusieurs îles d'un Etat membre.

¹⁴⁰ Règl. n° 3577/92 du Conseil, 7 déc. 1992, *JOCE*, n° L364, 12 déc.

¹⁴¹ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, Mise à jour 95, 2780, page 1239, n°38

¹⁴² *Ibid.*

communautaires (tels que définis à l'article 2, paragraphe 2, dudit règlement). À partir de la date du retrait, il ne sera plus possible, à défaut de remplir les conditions pour être considéré comme un armateur communautaire, de fournir des services de transport maritime au titre de ce règlement, à moins que la législation nationale n'autorise l'accès au cabotage des navires battant pavillon d'un pays tiers¹⁴³ ».

Ainsi, il semble que le Royaume-Uni, en cas d'un Brexit sans accord, ne sera plus en mesure de remplir les conditions exigées par l'Union européenne afin d'être considérée comme armateur communautaire, étant donné qu'il sera devenu un Etat tiers à l'Union européenne.

Néanmoins, il semble que le droit britannique permet à tout navire appartenant à l'Espace Économique Européen, immatriculé au Royaume-Uni après le Brexit, de continuer à être immatriculé au registre britannique. Par conséquent, les navires pourront continuer à bénéficier des activités de cabotage maritime au sein du Royaume-Uni.¹⁴⁴ Cependant, il appartiendra au Royaume-Uni de décider de maintenir cette disposition en vigueur après le prononcé du Brexit¹⁴⁵.

Si le Royaume-Uni décidait de modifier sa législation de manière à exclure les navires appartenant à l'Espace Économique Européen du cabotage maritime dans ses eaux nationales, les immatriculations des navires existants de l'Espace Économique Européen pourraient être affectées et leur éligibilité au cabotage maritime britannique ne sera plus valable. Ainsi, toutes les immatriculations pourront être annulées conformément à l'article 56(1)(b) du *Merchant Shipping Regulations* du Royaume-Uni¹⁴⁶.

Il convient de préciser qu'en l'absence d'accord de retrait entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, l'article 16 de la Directive (UE) 2016/1629 sera applicable¹⁴⁷. Ce dernier autorise les Etats membres de l'Union européenne à reconnaître les certificats de navigation des navires des Etats tiers à l'Union européenne pour la navigation sur le territoire d'un Etat membre.

¹⁴³ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/maritime_transport_fr.pdf

¹⁴⁴

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU\(2018\)617499_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU(2018)617499_EN.pdf), Page 96.

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*

Le *Merchant Shipping Regulations* est consultable sur le lien hypertexte suivant :

<http://www.legislation.gov.uk/ukxi/1993/3138/made>

¹⁴⁷ Dir. 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil, 14 sept. 2016. JOUE L352/9, 24 déc.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant :

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU\(2018\)617499_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU(2018)617499_EN.pdf), Page 96.

Par conséquent, même en cas de Brexit sans accord, il n'est pas exclu que des accords bilatéraux ou multilatéraux postérieurs à la date effective de retrait du Royaume-Uni soient négociés entre les Etats membres de l'Union européenne et le Royaume-Uni, ce qui permettrait l'accès aux voies navigables intérieures des Etats membres de l'Union européenne au Royaume-Uni et vice versa¹⁴⁸. Tout dépendra de la suite des événements.

Chapitre 4. Les conséquences d'un *hard Brexit* sur la compétitivité des compagnies maritimes

Le Brexit aura des conséquences non négligeables sur la compétitivité des compagnies maritimes. Dans un premier temps nous étudierons le régime applicable à l'immatriculation des navires et à la taxe au tonnage pendant la période antérieure au Brexit (**Section 1**). Dans un second temps, nous aborderons les éventuelles conséquences d'un Brexit sans accord sur la compétitivité des compagnies maritimes (**Section 2**).

¹⁴⁸ *Ibid.*

Section 1. L'immatriculation des navires au sein de l'Union européenne et la taxe au tonnage

43. - Présentation de la liberté d'établissement. L'article 49 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne consacre le principe de liberté d'établissement des ressortissants des Etats membres de l'Union européenne au sein de l'Union. Cette liberté d'établissement a été précisée en matière d'immatriculation des navires¹⁴⁹.

Au sein du marché intérieur, il n'existe pas d'obstacle empêchant le changement de registre des navires entre les Etats membres. Ces derniers peuvent immatriculer leurs navires dans un autre Etat membre de l'Union européenne dès lors que leurs navires répondent aux exigences européennes en matière de sécurité, sûreté, prévention de la pollution ainsi qu'aux exigences prévues par les conventions internationales correspondantes¹⁵⁰.

44. - La procédure d'immatriculation. Un navire ne peut naviguer que si une procédure d'immatriculation a été accomplie. L'immatriculation d'un navire permet de rattacher ce dernier à un port qui sera, dès lors, le port d'immatriculation¹⁵¹.

Les navires immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne peuvent bénéficier de la taxe au tonnage, ce qui représente un avantage compétitif pour les armateurs européens. D'ailleurs, beaucoup décident d'immatriculer leurs navires dans un registre communautaire afin de pouvoir bénéficier de la taxe au tonnage.

45. - La taxe au tonnage. La taxe au tonnage est un mécanisme fiscal apparu pour la première fois en Grèce. Il est applicable aux navires et a pour but de remplacer l'impôt sur les sociétés par un prix forfaitaire qui varie en fonction du tonnage du navire exploité¹⁵². Ce mécanisme fiscal est seulement applicable aux activités de transport maritime¹⁵³. Il a été intégré par les Etats membres de l'Union européenne dans leur droit interne et s'est ainsi trouvé appliqué aux Pays-Bas, en

¹⁴⁹ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page 2775, n°10

¹⁵⁰ *Ibid.*, Page 2775, n°11

¹⁵¹ *Ibid.*, Page 2776, n°16

¹⁵² *Ibid.*, Page 2787, n°82

¹⁵³ *Ibid.*, Page 2787, n°82

Allemagne, au Danemark, en Espagne, Finlande, Irlande, France, Belgique et enfin au Royaume-Uni¹⁵⁴.

La taxe au tonnage est un système de fiscalité spécifique aux navires qui a, au fur et à mesure, permis de faire augmenter le nombre de navires immatriculés sous pavillon communautaire¹⁵⁵.

Comme l'explique Cécile Bellord¹⁵⁶ : « *Ce procédé évite à l'entreprise de payer trop d'impôt les années fastes et permet à l'Etat de collecter une recette même après un mauvais exercice. Il donne de la visibilité à long terme et favorise l'investissement dans de nouveaux bâtiments.*¹⁵⁷ »

La pratique de la taxe au tonnage est appliquée tant au niveau international qu'au niveau communautaire¹⁵⁸.

Section 2. Les conséquences d'un Brexit sans accord

46. - Les conséquences d'un Brexit sans accord. Il semble qu'en cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni ne verra pas son système de taxe au tonnage affecté, étant donné qu'il s'agit d'un domaine de compétence nationale¹⁵⁹.

Par contre, selon certains professionnels, il semblerait qu'un Brexit sans accord permette au Royaume-Uni de rendre son pavillon plus attractif à travers la mise en place de conditions d'octroi de la taxe au tonnage plus avantageuses¹⁶⁰.

A ce sujet, Cécile Bellord, exprime ses inquiétudes : « *Si demain l'Angleterre ne fait plus partie de l'Europe et n'a plus l'obligation de se conformer aux lignes directrices concernant la taxe au tonnage, alors elle pourra appliquer une politique agressive concurrentielle contre les membres de l'Union. De plus, les navires d'armateurs qui battent pavillon anglais pour profiter de ce régime, en perdront le privilège. On le voit bien, fiscalement, le Brexit pose problème. Accord bilatéral ou dérogation au niveau national, il faudra imaginer une solution pour maintenir le*

¹⁵⁴ P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Lextenso, 2016, page 109, n°104

¹⁵⁵ [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117\(01\):FR:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117(01):FR:HTML)

¹⁵⁶ Directrice juridique et assurance chez Louis Dreyfus Armateurs.

¹⁵⁷ http://www.jss.fr/Association_des_juristes_francobritanniques_Brexit_et_terrorisme_les_nouveaux_defis_maritimes_europeens_-1376.awp

¹⁵⁸ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page 2787, n°82

¹⁵⁹ http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/presse/dp_brexit_230617_0.pdf

¹⁶⁰ *Ibid.*

bénéfice de cette taxe, et contenir l'éventuel appétit expansif des Anglais dans le marché¹⁶¹ ».

Par conséquent, on pourrait dire, au vu des raisons qui ont poussé les britanniques à quitter l'Union européenne, qu'en cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni décidera de ne plus être lié à l'Union européenne et à ses exigences. Il est alors très probable que les britanniques mettent en place un régime concurrentiel en la matière.

Dans tous les cas, les conséquences d'un Brexit sans accord semblent d'ores et déjà commencer. Se préparant au pire des scénarios, la compagnie P&O a fait enregistrer ses ferries assurant les transports entre Calais et Douvres sous pavillon chypriote¹⁶². Au contraire, CMA CGM, qui compte 44 navires sous pavillon britannique, a l'intention de quitter le pavillon britannique une fois le Brexit prononcé et enregistrer ses navires sous le Registre International Français afin de contrer la compétitivité du pavillon britannique et renforcer le pavillon français en le rendant plus compétitif¹⁶³.

Comme nous avons pu le voir ci-dessus, l'inapplication future des libertés fondamentales européennes aura des conséquences importantes sur le commerce maritime entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. A présent, nous allons étudier les conséquences de l'inapplication future de l'acquis communautaire maritime par le Royaume-Uni sur le commerce maritime (**TITRE II**).

TITRE II. L'acquis européen maritime et le cas d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande

La question s'est posée de savoir si une sortie sans accord du Royaume-Uni allait affecter l'existence même de l'acquis européen dans le domaine maritime. Afin de répondre à cette question, nous évoquerons les éléments juridiques nous permettant de relater l'existence d'un acquis européen maritime (**Chapitre 1**) pour ensuite

¹⁶¹

http://www.jss.fr/Association_des_juristes_francobritanniques/Brexit_et_terrorisme_les_nouveaux_defis_maritimes_europeens_-1376.awp

¹⁶² T. TEILLARD, Le marin, Jeudi 7 mars 2019, page 12

¹⁶³ *Ibid.*

mentionner les probables conséquences d'un Brexit sans accord en la matière (**Chapitre 2**).

Chapitre 1. L'existence d'un acquis européen maritime

47. - Traitement spécifique des transports maritimes par l'Union européenne.
Dès l'origine du droit communautaire, le domaine des transports maritimes fut

l'objet d'un traitement spécifique. En effet, l'article 61 du Traité de Rome du 25 mars 1957¹⁶⁴ dédia à la matière des transports maritimes un « Titre IV »¹⁶⁵.

Aussi, l'article 74 du Traité de Rome, devenu par la suite l'article 70 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne énonce que la matière des transports, de façon générale, dans sa globalité, fera l'objet d'une politique commune. Mais les rédacteurs du traité ont précisé dans cet article, à travers un second alinéa, que la politique commune applicable en matière de transports ne s'appliquait pas aux transports aériens ni aux transports maritimes¹⁶⁶.

48. - Les quatre règlements du 22 décembre 1986. L'année 1986 marque le point de mise en place d'une politique communautaire maritime à travers l'adoption de quatre règlements du 22 décembre 1986 par le Conseil des communautés. Le premier¹⁶⁷ porte sur le principe de liberté de prestation de services dans le domaine du transport maritime entre Etats membres de l'Union européenne. Le second¹⁶⁸ détermine les modalités d'application du droit de la concurrence. Le troisième¹⁶⁹ vise les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre des transports maritimes. Enfin, le quatrième¹⁷⁰ concerne la sauvegarde du libre accès au trafic transocéanique¹⁷¹. Par la suite, plusieurs textes sont venus compléter ces quatre règlements de 1986¹⁷².

Antérieurement à la date du 22 décembre 1986, le Conseil des communautés avait fait preuve de beaucoup de prudence en matière maritime¹⁷³. Mais c'est à travers la crise qu'a connu le secteur maritime au sein de l'Union européenne que des évolutions législatives dans le domaine maritime ont été mises en place au sein de l'Union européenne.

¹⁶⁴ Le traité de Rome du 25 mars 1957 instituant la CEE est consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT&from=EN>

¹⁶⁵ P. CHAUMETTE, *Transports maritimes*, Répertoire de droit européen, Dalloz, décembre 2000, Page 2

¹⁶⁶ Art. 84 du Traité de Rome du 25 mars 1957 instituant la CEE, devenu l'art. 80 TFUE.
: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT&from=EN>

¹⁶⁷ Règl. n°4055/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.

¹⁶⁸ Règl. n°4056/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.

¹⁶⁹ Règl. n°4057/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.

¹⁷⁰ Règl. n°4058/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.

¹⁷¹ P. CHAUMETTE, *Transports maritimes*, Répertoire de droit européen, Dalloz, décembre 2000, Généralités – Page 4

¹⁷² P. Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, Page 141, n°136-1

¹⁷³ *Ibid.*, Pages 144 et 145, n°139

En effet, l'Union européenne s'est prise d'intérêt pour la protection de l'environnement marin ainsi qu'à la protection de la sécurité maritime¹⁷⁴ qui ont été développées lors d'une résolution du Conseil en date du 19 juin 1993¹⁷⁵.

Aussi, l'on peut noter que des règlements plus spécifiques ont été mis en place au sein de l'Union européenne, tel que le Règlement du 20 novembre 2013 relatif aux matières dangereuses utilisées dans le cadre de la construction et du recyclage de navires¹⁷⁶.

Aujourd'hui, il est clair qu'il existe un acquis européen en matière maritime non négligeable.

¹⁷⁴ Mis à part la politique générale de l'OMI en matière de sécurité maritime.

¹⁷⁵ P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, Pages141-142 n°136-1

¹⁷⁶ *Ibid.*

Chapitre 2. L'avenir de l'acquis communautaire maritime en cas de Brexit sans accord

L'hypothèse d'un Brexit sans accord n'affectera pas l'existence même de l'acquis communautaire maritime. En ce sens, le Brexit sans accord ne remettra pas en cause cet acquis communautaire.

Néanmoins, il semble qu'une sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait avoir tout de même divers effets sur les futurs échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Union européenne en ce que l'acquis communautaire maritime ne s'appliquera plus au Royaume-Uni. Ceci est particulièrement valable en matière de sécurité maritime (**Section 1**), de sûreté maritime (**Section 2**) mais également en matière d'application des règles environnementales (**Section 3**).

Section 1. Le domaine de la sécurité maritime post-Brexit

49. - Le contrôle par l'Etat du port en cas de *hard Brexit*. Le Royaume-Uni ne sera plus soumis au même système de contrôle par l'Etat du port que celui des Etats membres de l'Union européenne en cas de sortie sans accord du Royaume-Uni. En effet, les Etats membres de l'Union européenne sont soumis à la Directive 2009/16/CE¹⁷⁷. Cette directive décrit le système de contrôle par l'Etat du port de l'Union européenne. Elle précise qu'en cas de contrôle par l'Etat du port, les Etats membres de l'Union européenne devront procéder à l'inspection des navires étrangers afin de vérifier l'Etat de navigabilité desdits navires et ainsi, le respect des conventions internationales en matière de sécurité maritime¹⁷⁸.

Comme énoncé ci-dessus, en cas de Brexit sans accord, le système de contrôle par l'Etat du port ci-dessus décrit ne sera plus applicable au Royaume-Uni qui sera dès la date effective de retrait, un Etat tiers à l'Union européenne. Dans le cadre des futures relations commerciales entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, en cas de Brexit sans accord, sera applicable le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des

¹⁷⁷ Dir. 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, 23 avril 2009. JOUE n° L131, 28 mai. Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:FR:PDF>

¹⁷⁸ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/maritime_transport_fr.pdf, Page 3.

navires par l'Etat du port¹⁷⁹, signé par l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne bénéficiant de ports maritimes¹⁸⁰.

50. - Inspections obligatoires dans le cadre de l'exploration des navires à passagers. Dans le cadre des relations intra-européennes et dans le but de garantir la sécurité de l'exploitation des navires rouliers et des navires à passagers à grande vitesse, des inspections ont été rendues obligatoires¹⁸¹. En cas de *hard Brexit*, le Royaume-Uni ne sera plus obligé de se soumettre à ces inspections, et ce, dès la date effective de retrait du Royaume-Uni¹⁸². Ainsi, le Royaume-Uni aura un avantage concurrentiel par rapport aux Etats membres de l'Union européenne en cas de Brexit sans accord, sauf si un accord postérieurement à la date de retrait du Royaume-Uni est mis en place à ce propos¹⁸³.

51. - Agence Européenne de Sécurité Maritime. L'Agence Européenne de Sécurité Maritime a été créée par le Règlement (UE) n° 1406/2002 du 27 juin 2002¹⁸⁴. Cette agence a pour objet d'améliorer la sécurité et la sûreté maritime, de prévenir les pollutions et leur trouver une solution à travers une stratégie analytique et opérationnelle¹⁸⁵.

Selon l'article 13 alinéa 5 dudit règlement : « *Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis peut présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.* »¹⁸⁶

Aussi, l'article 17 stipule que : « *L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers ayant passé avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, de la sûreté maritime, de la prévention de la pollution et de la lutte contre la pollution causée par les navires.* »¹⁸⁷

¹⁷⁹ Le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port est consultable à travers le lien hypertexte suivant : https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20FRENCH%20incl%2041st%20amendment_0.pdf

¹⁸⁰ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/maritime_transport_fr.pdf, Page 3.

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ Règl. n° 1406/2002 du Parlement et du Conseil, 27 juin 2002, JOCE, n° L208, 5 août. Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL>

¹⁸⁵ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_fr

¹⁸⁶ Règl. n° 1406/2002 du Parlement et du Conseil, 27 juin 2002, JOCE, n° L208, 5 août., Art 13.

¹⁸⁷ *Ibid*, Art 17.

Il semblerait, d'après les dispositions de ce règlement, que les Etats tiers ont toujours la possibilité d'être invités à assister aux réunions du Conseil en qualité d'observateurs lorsqu'un point de l'ordre du jour présenterait un intérêt particulier pour eux¹⁸⁸.

Ainsi, en cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni semble pouvoir continuer à participer aux travaux de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime après le prononcé du Brexit si bon lui semble. A travers de potentiels futurs accords conclus avec l'Union européenne en ce qui concerne le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires, le Royaume-Uni pourrait garder sa position actuelle au sein de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime¹⁸⁹.

Section 2. La sûreté maritime post-Brexit

52. - La sûreté maritime en cas de Brexit sans accord. Les règles en matière de sûreté maritime sont disposées dans le Règlement (CE) n° 725/2004 concernant l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁹⁰ ainsi que dans la Directive 2005/65/CE au sujet de l'amélioration de la sûreté des ports¹⁹¹.

L'autorité de sûreté maritime d'un Etat membre, dans le cadre de sa mission et conformément à l'article 6 du Règlement (CE) n° 725/2004, doit demander aux navires entrant dans un port de leur fournir des renseignements¹⁹².

Mais le Règlement (CE) n° 725/2004 concernant l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires prévoit, en son article 7 des conditions d'exemption¹⁹³.

En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni ne pourra plus profiter de cette possibilité d'exemption. En effet, il semble que les services réguliers entre le Royaume-Uni et des Etats membres de l'Union européenne, comme les liaisons par

¹⁸⁸

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU\(2018\)617499_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU(2018)617499_EN.pdf), Page 15.

¹⁸⁹ *Ibid.*, Page 15.

¹⁹⁰ Règl. n°725/2004 du Conseil, 31 mars 2004. JOUE, n°L129, 29 avr.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0725&from=FR>

¹⁹¹ Dir. 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil, 26 oct. 2005. JOUE n° L310/28, 25 nov.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:310:0028:0039:FR:PDF>

¹⁹² Règl. n°725/2004 du Conseil, 31 mars 2004. JOUE, n°L129, 29 avr. Art. 6.

¹⁹³ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/aviation_and_maritime_security_fr.pdf, Page 4.

ferry, seront dans l'obligation de fournir des informations en matière de sûreté sur le fondement de l'article 6 du Règlement (CE) n° 725/2004¹⁹⁴.

On peut également noter qu'à partir de la date de retrait du Royaume-Uni, le personnel britannique, ayant pour mission l'inspection de la sûreté ou le traitement d'informations confidentielles, ne pourra plus effectuer ces missions¹⁹⁵, le Royaume-Uni devenant ainsi un Etat tiers à l'Union européenne. De fait, il ne pourra plus se voir appliquer les règles européennes en matière de sûreté maritime¹⁹⁶.

En cas de Brexit sans accord, si rien n'est prévu après la date de retrait, cette situation pourrait être problématique en ce que ça compromettrait la bonne gestion du commerce maritime entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Section 3. Les règles environnementales européennes post-Brexit

53. - Obligation de surveillance. Les compagnies maritimes ont l'obligation de déclarer et de surveiller le CO2 émis par les navires leur appartenant dès lors qu'un navire se déplace à partir d'un port d'un Etat membre de l'Union européenne ou à destination d'un port d'un Etat membre de l'Union européenne.

Une fois le Brexit prononcé, et en cas de sortie sans accord du Royaume-Uni, ce dernier ne sera plus soumis à ces obligations de déclaration et de surveillance imposées par les règles européennes¹⁹⁷. Ainsi, le Royaume-Uni disposera d'un autre avantage concurrentiel par rapport aux Etats membres de l'Union européenne en cas de Brexit sans accord, sauf à prévoir postérieurement à la date de retrait du Royaume-Uni un arrangement avec l'Union européenne.

54. - Transition. Comme nous avons pu l'étudier, la potentielle mise en place d'un retrait sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait avoir des conséquences assez dérangeantes pour le secteur de la marine marchande. Cet événement ralentirait la fluidité des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne de plusieurs manières possibles.

¹⁹⁴ *Ibid.*, Page 4.

¹⁹⁵ *Ibid.*, Page 5.

¹⁹⁶ *Ibid.*, Page 5.

¹⁹⁷ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/co2-emissions-reporting-in-maritime-transport_fr.pdf, Page 2.

Il apparaît que la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne aura également des conséquences non négligeables en matière de contentieux maritime (**PARTIE II**).

PARTIE II – LE HARD BREXIT ET LE CONTENTIEUX MARITIME

Un retrait sans accord du Royaume-Uni aura des conséquences importantes en matière de contentieux maritime. Cela est en premier lieu dû à l'importance de la place de Londres en matière de règlement des différends juridiques mais également en raison de la place du droit européen en matière de règlement des différends entre les Etats membres de l'Union européenne.

Il semblerait pertinent d'expliquer dans un premier temps en quoi la place de Londres en matière d'arbitrage maritime est potentiellement remise en cause par un Brexit sans accord (**Titre I**) pour ensuite aborder l'impact de cet événement sur l'avenir des règlements des différends entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (**Titre II**).

TITRE I – La place de Londres en matière d’arbitrage maritime **potentiellement remise en cause**

Les acteurs du monde maritime ont conscience de l’importance de la ville de Londres en matière de règlement des différends, spécialement par voie d’arbitrage (**Chapitre 1**). Ainsi, s’est posée la question de savoir quelles seraient les conséquences d’une sortie sans accord du Royaume-Uni sur la place de Londres en matière d’arbitrage (**Chapitre 2**). A ce sujet, les opinions divergent.

Chapitre 1. La place dominante de Londres en matière d'arbitrage maritime

Afin d'avoir une vision d'ensemble de l'importance de Londres en matière d'arbitrage, nous allons décrire comment Londres a acquis sa position actuelle en matière d'arbitrage (**Section 1**) pour ensuite étudier l'impact de sa position en cette matière (**Section 2**).

Section 1. La montée en puissance de la place de Londres en matière d'arbitrage

Il y a deux cents ans, l'Empire britannique est devenu une puissance mondiale. Il en fut ainsi jusqu'après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Par la suite, l'Empire britannique a perdu de sa puissance¹⁹⁸.

Afin de comprendre comment Londres a pu avoir une telle place mondiale en matière d'arbitrage, il est nécessaire de montrer l'importance du marché du *Baltic Exchange* pour ensuite présenter la *London Maritime Arbitrators Association*.

55. - La *Baltic Exchange*. Étant la capitale de l'Empire britannique, Londres a pris une place prépondérante dans le domaine maritime. La City de Londres est même devenue le centre des marchés spécifiques en la matière¹⁹⁹. Le domaine de l'arbitrage a commencé à se développer à Londres à travers ce que l'on appelle le marché du *Baltic Exchange*²⁰⁰.

Le succès de l'arbitrage londonien en matière maritime va mener à ce que, jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle, la plupart des chartes-parties se réfèrent au système de la *Baltic Exchange*²⁰¹. Londres disposait des courtiers maritimes les plus expérimentés et sollicités au cœur de ses activités.

¹⁹⁸ B.Harris, Chartered Institute of Arbitrators, « London Maritime Arbitration », 2011, Page 116, Consultable au lien hypertexte suivant :

<http://www.lmaa.org.uk/uploads/documents/London%20Maritime%20Arbitration%20by%20B%20Harris.pdf>

¹⁹⁹ *Ibid.*, Page 117.

²⁰⁰ Il s'agit d'une bourse spécialisée en en transport maritime dont la mission est de publier des indices de référence concernant le règlement des différends en matière de frets maritime.

²⁰¹ B.Harris, Chartered Institute of Arbitrators, « London Maritime Arbitration », 2011, p.117, <http://www.lmaa.org.uk/uploads/documents/London%20Maritime%20Arbitration%20by%20B%20Harris.pdf>

Jusqu'aux années 1950, dans le cadre d'un litige, il était devenu d'usage de faire appel aux arbitres listés sur la liste de la *Baltic Exchange*²⁰². Ce n'est que plus tard que la *London Maritime Arbitrators Association* fut créée.

56. - La *London Maritime Arbitrators Association*. En 1960, les arbitres dont les noms figuraient sur la liste de la *Baltic Exchange* ont voulu créer une organisation spécialisée dans le règlement des litiges maritimes²⁰³. Ils ont alors constitué une association : la *London Maritime Arbitrators Association*²⁰⁴.

Cette dernière, composée de professionnels, praticiens du monde maritime, fut fondée le 12 février 1960 lors du *Meeting of the Arbitrators on the Baltic Exchange Approved List*²⁰⁵.

Par la suite, il a fallu faciliter les procédures d'arbitrages et maintenir la réputation de Londres en tant que centre d'excellence en matière de règlement des différends maritimes. Pour se faire, des compétences en droit ont été au fil du temps exigées afin de permettre aux arbitres de la *London Maritime Arbitrators Association* de fournir des services de haute qualité. Satisfaits, leurs clients leur accordent alors une entière confiance dans le cadre de la résolution de leurs différends à Londres²⁰⁶.

Le choix de Londres comme lieu d'arbitrage est devenu un usage en la matière. D'ailleurs, il semble qu'en 2014, les arbitres de la *London Maritime Arbitrators Association* ont reçu environ 3 582 nouvelles nominations d'arbitres et ont publié plus de 584 sentences arbitrales²⁰⁷.

La place de Londres en matière d'arbitrage se justifie largement par son histoire. A présent, nous allons brièvement présenter la place actuelle qu'occupe Londres en matière de contentieux maritime (**Section 2**).

Section 2. La place de Londres en matière de contentieux maritime

De façon plus générale, Londres a construit sa place en matière de contentieux maritime. Divers facteurs actuels justifient cette position. En effet, Londres justifie une telle place à l'échelle internationale de par la présence des clubs

²⁰² *Ibid.*, Page 116.

²⁰³ <http://lmaa.org.uk/about-us-History.aspx>

²⁰⁴ *Ibid.*

²⁰⁵ *Ibid.*

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ <http://lmaa.org.uk/about-us-Introduction.aspx>

les plus renommés en matière de protection et d'indemnité. Ils sont appelés les *Clubs P&I* ²⁰⁸. Il se trouve que le Royaume-Uni, Londres particulièrement, est historiquement spécialisé dans le domaine des assurances maritimes.

De façon générale, Londres est une ville incontournable en matière de contentieux maritime de par l'efficacité de ses services, spécialement en matière d'arbitrage.

57. - Les clauses d'arbitrage renvoyant à la *London Maritime Arbitrators Association*. Sans pour autant qu'un lien existe entre un litige et les tribunaux britanniques, le succès de Londres en matière d'arbitrage maritime a mené à ce que les contractants en matière maritime (connaissance, charte partie, autres contrats en matière de transport maritime) aient pris pour habitude d'insérer une clause d'arbitrage dans leur contrat de transport désignant Londres comme lieu d'arbitrage et renvoyant directement les parties contractantes aux règles de la *London Maritime Arbitrators Association*. La doctrine décrit cet usage comme une simple habitude²⁰⁹, d'autres diront tout simplement que c'est l'internationalité de la langue anglaise qui justifie ce choix.²¹⁰

58. - La création de l'*Admiralty Court*. La place actuelle de Londres en matière de contentieux maritime est également justifiée par la création d'un tribunal spécialisé dans le domaine : l'*Admiralty Court*. Ce tribunal spécialisé traitait des questions de navigation, plus particulièrement les questions d'abordage, de dommages à la cargaison, des droits des gens de mer, des avaries communes, ect²¹¹. La création de l'*Admiralty Court* a marqué un tournant majeur dans le développement du droit commercial anglais. Ce tribunal a permis à Londres d'attirer un plus grand nombre de plaideurs étrangers²¹².

Un Brexit sans accord pourrait menacer la place de Londres en matière de contentieux maritime, particulièrement en matière d'arbitrage (**Chapitre 2**).

²⁰⁸ Les *Protection and Indemnity Clubs*. Il s'agit de mutuelles dont le rôle est d'assurer leurs clients en second lieu, après l'intervention des assureurs corps, de façon complémentaire.

²⁰⁹ J. KHALDI, « L'arbitrage maritime : une étude comparative entre Londres et Paris », Mémoire CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2014, Page 13.

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ <https://www.gov.uk/courts-tribunals/admiralty-court>

²¹² B.Harris, Chartered Institute of Arbitrators, « London Maritime Arbitration », 2011, Page 118, <http://www.lmaa.org.uk/uploads/documents/London%20Maritime%20Arbitration%20by%20B%20Harris.pdf>

Chapitre 2. La place de Londres en matière d'arbitrage potentiellement remise en cause en cas de Brexit sans accord

S'est posée la question de savoir si un Brexit sans accord affecterait la place de Londres en matière d'arbitrage. Certains diront sans conteste qu'il est certain que le Brexit affectera la place de Londres en tant que leader du règlement des différends par voie d'arbitrage (**Section 1**), d'autres diront le contraire (**Section 2**).

Section 1. La place de Londres remise en cause en cas de Brexit sans accord

59. - Remise en cause de la place de Londres. Certains pensent que le Brexit aura forcément des conséquences négatives sur la place de Londres en matière d'arbitrage. Pour Michael McIlwrath²¹³, penser le contraire serait : « *comme un ami naïf qui croit que demander le divorce ne nuira pas à sa relation avec son conjoint* »²¹⁴.

Indépendamment de tout futur arrangement juridique entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, Londres a d'ores et déjà perdu une partie de ses clients étrangers, particulièrement ceux en provenance de l'Europe continentale²¹⁵.

Par conséquent, nous pouvons supposer qu'elle en perdra davantage si aucun accord n'est mis en place avec l'Union européenne. La place de Londres en matière de règlement des différends n'est pas immuable.

Londres pourrait devenir moins attrayante en cas de Brexit sans accord. En effet, Londres n'applique pas le même droit que les autres Etats européens en matière d'arbitrage. L'arbitrage britannique peut être perçu par les contractants européens comme étant trop différent du droit européen en cas de sortie brutale, c'est-à-dire sans accord, du Royaume-Uni de l'Union européenne. C'est la raison pour laquelle il se pourrait que les parties européennes se sentent lésées par les arbitres britanniques

²¹³ Avocat-conseil.

²¹⁴ Traduction libre.

M. McIlwrath, «An unamicable separation : Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe », *Journal of International Arbitration Kluwer Law International* 2016, Volume 33 Issue 7, Pages 454-455 (**Annexe n°2**)

²¹⁵ *Ibid.* Pages 454-455

en cas de Brexit sans accord. Une perte de confiance des européens envers l'arbitrage britannique pourrait se faire ressentir²¹⁶.

La neutralité de Londres et de ses arbitres pourrait aussi être remise en cause en cas de Brexit sans accord²¹⁷. En effet, le vote du Brexit a été principalement soutenu par une campagne qui était animée par une hostilité, si ce n'est un mépris envers les étrangers²¹⁸.

C'est pourquoi, nous pourrions penser qu'en cas de Brexit sans accord, une méfiance de la part des européens pourrait se faire sentir à l'avenir envers les britanniques et leurs institutions.

Selon Michael McIlwrath, ce changement de perception n'a même pas à être très prononcé. En effet, selon lui, même si une partie à un contrat d'origine européenne ne remettait pas en cause la neutralité de Londres après le prononcé du Brexit, l'évènement même du Brexit pourrait mener à ce que ce dernier négocie un lieu d'arbitrage autre que la ville de Londres²¹⁹.

Il est également intéressant de préciser que si le Brexit entraîne le déclin de Londres en tant que centre d'affaires et d'arbitrage, cela pourrait encourager les européens à se tourner vers d'autres sièges d'arbitrage, comme par exemple d'autres centres d'arbitrage européens ou des centres d'arbitrage asiatiques²²⁰²²¹.

De même, on peut prendre en considération qu'il y aurait, en cas de Brexit sans accord, des restrictions en matière de visas et d'immigration. Cela pourrait avoir des conséquences sur la facilité d'accès au marché britannique²²², et par conséquent, sur la capacité de réaliser des arbitrages à Londres.

Section 2. La place de Londres ne sera pas remise en cause en matière d'arbitrage

²¹⁶ *Ibid.* Pages 454-455

²¹⁷ *Ibid.* Pages 454-455

²¹⁸ <https://www.vox.com/2016/6/27/12033798/brexit-xenophobia>

²¹⁹ M. McIlwrath, «An unamicable separation : Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe », *Journal of International Arbitration Kluwer Law International* 2016, Volume 33 Issue 7 p.456 (**Annexe n°2**)

²²⁰ A titre d'exemple nous pouvons citer la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, la Hong Kong International Arbitration Centre ainsi que le Singapour International Arbitration Centre.

²²¹ P.B. CHIPAULT, « The post-brexit london arbitration and litigation market : should i stay or should i go ? », *Journal de l'arbitrage de l'Université de Versailles - Versailles University Arbitration Journal* n° 1, Janvier 2017, étude 9, Page 3

²²² *Ibid.* Page 3.

60. - La place de Londres non remise en cause. Certains praticiens du droit pensent que le Brexit n'affectera pas la place de Londres lieu d'arbitrage favoris des contractants. Selon eux, la place de Londres comme siège d'arbitrage le plus sûr, efficace et satisfaisant n'est en rien liée à l'appartenance du Royaume-Uni à l'Union européenne²²³.

Il semblerait que les accords existants, permettant à de nombreuses entreprises et multinationales de régler leurs différends à Londres, resteront toujours valides et pourront toujours être appliquées après la date effective de retrait du Royaume-Uni²²⁴.

De plus, de par le choix de Londres comme lieu d'arbitrage à leur contrat, les contractants se soumettent d'office aux règles d'arbitrage britanniques.²²⁵ D'ailleurs, la loi de 1996 concernant l'arbitrage continuera de s'appliquer²²⁶, sauf conventions contraires.

Il est important de préciser qu'avant même le référendum de 2016 concernant le vote du Brexit, Londres faisait déjà face à une rude concurrence de la part d'autres villes européennes en matière d'arbitrage, mais cela ne l'a jamais empêché de garder sa place et de représenter à travers le monde un centre d'arbitrage de premier choix.

Il se pourrait même que le Brexit renforce la place de Londres en matière d'arbitrage. En effet, pour les parties issues d'Etats tiers à l'Union européenne ayant recours à l'arbitrage à Londres, la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne leur garantirait une plus grande neutralité dans la gestion de leurs litiges à Londres²²⁷.

De plus, grâce à la dévaluation de la livre sterling en raison du Brexit, les résolutions de litiges à Londres pourraient devenir moins onéreuses qu'auparavant²²⁸, et ainsi renforcer sa position face les autres sièges d'arbitrage concurrents.

61. - Transition. A l'heure actuelle, les incertitudes concernant la ratification d'un accord de retrait sont plus vives que jamais. Le Brexit peut tout à fait avoir des conséquences sur la place de Londres en matière d'arbitrage. Mais cet événement peut également avoir des conséquences de manière générale sur le règlement des différends entre les deux parties. C'est la raison pour laquelle nous allons à présenter parler des conséquences potentielles qu'un Brexit sans accord pourrait avoir sur le

²²³ *Ibid.* Page 3.

²²⁴ *Ibid.*, Page 2.

²²⁵ *Ibid.* Page 2.

²²⁶ *Ibid.* Page 2.

²²⁷ *Ibid.*, Page 3.

²²⁸ *Ibid.* Page 3.

règlement des différends entre le Royaume-Uni et l'Union européenne à l'avenir **(TITRE II)**.

TITRE II – L'impact d'un Brexit sans accord sur l'avenir des règlements des différends anglo-européens en matière de contentieux maritime

La résolution des contentieux maritimes existant entre le Royaume-Uni et les Etats membres de l'Union européenne est harmonisée par le droit européen.

En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni ne se verra alors plus appliqué les systèmes de résolution de différends européens, notamment en matière de conflits de juridictions et en matière de conflits de lois (**Chapitre 1**).

D'autre part, il est très probable qu'en cas de sortie sans accord du Royaume-Uni, les procédures *d'antisuit injunction*, interdites par les juridictions européennes, soient de nouveau appliquées par le Royaume-Uni (**Chapitre 2**). Nous étudierons, l'une après l'autre, ces différentes conséquences.

Chapitre 1. Les conflits de juridictions et les conflits de lois en cas de *hard Brexit*

La mise en place d'un Brexit sans accord aura des conséquences certaines sur le règlement des différends entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Cela est dû au fait que les règlements européens en la matière ne seront plus applicables au Royaume-Uni.

Nous étudierons d'abord les conséquences que pourrait avoir un Brexit sans accord sur les conflits de juridictions entre le Royaume-Uni et les Etats membres de l'Union européenne (**Section 1**) pour ensuite étudier les potentielles répercussions d'un Brexit sans accord pouvant affecter le règlement des conflits de lois entre ces deux parties (**Section 2**).

Section 1. Le *hard Brexit* et les conflits de juridictions

Afin de comprendre au mieux le sujet, nous présenterons le système de règlement des conflits de juridictions applicable au sein de l'Union européenne (**I**), pour ensuite aborder les conséquences et des alternatives aux anciennes procédures de résolution de conflits de juridictions en cas de Brexit sans accord (**II**). De façon générale, le conflit de juridictions enveloppe les questions de reconnaissance et d'exécution des décisions judiciaires étrangères²²⁹. Ainsi nous exposerons également les répercussions d'un Brexit sans accord sur le système de reconnaissance et d'exécution des jugements (**III**).

I. Le règlement des conflits de juridictions au sein de l'Union européenne

²²⁹ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, Mise à jour 92, 2013, Page 810-34, n°1

62. - Notion de conflit de juridictions. On parle de « conflit de juridictions » au sens strict du terme lorsqu'apparaît un litige entre des parties impliquant différentes juridictions situées dans des Etats différents. La question sera alors celle de savoir quelle est la juridiction compétente pour traiter d'un litige quand plusieurs Etats membres à l'Union européenne sont impliqués.

63. – Droit européen en matière de conflit de juridictions. Dans le cadre de cette recherche, les Etats membres de l'Union européenne ont mis en place la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²³⁰²³¹. Ultérieurement, l'Union européenne adopte, le 22 décembre 2000, le Règlement « Bruxelles I » (CE) n°44/2001²³² relatif à la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²³³. L'application de ce règlement a été rendue obligatoire pour les Etats membres de l'Union européenne. Il est directement applicable²³⁴. Le principe de la libre circulation des jugements au sein de l'Union européenne régit ce règlement. Le Règlement n°44/2001 fut par la suite abrogé par le Règlement (UE) 1215/2012²³⁵, applicable à compter du 10 janvier 2015.

Il est clair qu'une sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne aura des conséquences non négligeables en matière de règlement de conflits de juridictions. Néanmoins, des alternatives ont été pensées par la doctrine (II).

II. Les conséquences et alternatives aux procédures de règlement des conflits de juridictions en cas de Brexit sans accord

²³⁰ Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927(01)&from=FR)

²³¹ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, Mise à jour 92, 2013, Page 810-34, n°3

²³² Règl. N°44/2001 du Conseil, 22 déc.2000, JOCE, n°L12/1, 16 janv.2001

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001R0044&from=FR>

²³³ *Ibid.*, page 810-34, n°9

²³⁴ *Ibid.*, page 810-35, n°15

²³⁵ Règl. n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, 12 déc. 2012. JOUE n°L351, 20 déc.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:351:0001:0032:fr:PDF>

64. - Conséquences d'un Brexit sans accord. En l'absence d'accord de retrait du Royaume-Uni au moment où le Brexit aura lieu, les textes européens ne seront plus applicables au Royaume-Uni. Le traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ne s'appliquera plus. Par conséquent, l'article 288 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne permettant l'application directe des règlements européens ne sera également plus applicable²³⁶, tout comme le Règlement (UE) n° 44/2001 du 10 janvier 2015 portant sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matières civile et commerciale.

65. - Potentielles solutions. En cas de Brexit sans accord, rien n'empêche le Royaume-Uni et l'Union européenne de trouver des solutions juridiques aux conséquences que pourrait avoir un *hard Brexit*. D'ailleurs, plusieurs scénarios différents ont été envisagés par les praticiens du droit en cas de Brexit sans accord. L'une des hypothèses envisagée a été celle du maintien du régime juridique actuel dont bénéficie le Royaume-Uni en tant qu'Etat membre de l'Union européenne en mettant en place un accord similaire à celui existant entre l'Union européenne et le Danemark (**A**). D'autres théoriciens du droit européen ont pensé à l'application de la Convention de Lugano comme alternative au Brexit (**B**), ou encore la mise en place de nouveaux traités multilatéraux ou bilatéraux (**C**). Enfin – et cela représenterait le pire des scénarios – il a été également envisagé un retour au droit commun des procédures d'exequatur (**D**), ce qui serait source d'une grande lourdeur juridique pour les justiciables.

A. L'exemple du Danemark

66. – Accord entre l'Union européenne et le Danemark. À l'issue du Brexit, les Etats concernés par le Brexit pourraient décider de maintenir l'application du Règlement (UE) n° 1215/2012 portant sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matières civile et commerciale. Dans ce cas, le Royaume-Uni pourrait appliquer ledit Règlement en tant qu'Etat tiers à l'Union européenne et non en tant qu'Etat membre. Pour se faire, le Royaume-Uni, en tant qu'Etat tiers, devra s'inspirer de l'accord existant entre le Danemark et l'Union européenne en ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale²³⁷.

²³⁶ A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », *Petites affiches*, 02/01/2017, 1, page(s) 7-9

²³⁷ M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », *AJ Contrat*, 2019, p.106.

En effet, le Danemark a signé un accord avec l'Union européenne lui permettant d'intégrer dans son droit interne le Règlement Bruxelles I concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²³⁸ ainsi que le Règlement Bruxelles I bis²³⁹ avec quelques réserves. Dans cet accord, est également prévu que le Danemark ne pourra pas être à l'initiative de modifications du Règlement Bruxelles I et que les modifications dudit règlement ne lui seront pas opposables²⁴⁰.

La question est alors celle de savoir si, pour le Royaume-Uni, il est possible de mettre en place un accord similaire avec l'Union européenne dans le cadre du Brexit.

67. - Position de la doctrine. Selon Akyurek Ozan²⁴¹, cette hypothèse semble être la plus rassurante juridiquement, mais d'après lui : *« un tel scénario semble cependant peu probable dans la mesure où il serait difficilement compatible avec la volonté affichée par les dirigeants britanniques actuels que le Royaume-Uni ne soit plus soumis au droit communautaire et à la Cour de justice de l'Union européenne »*.²⁴²

Selon Marylou Françoise : *« La principale limite de cet accord est qu'il place le Danemark sous autorité de la Cour de justice pour l'interprétation et le respect de l'accord. Ainsi, le Royaume-Uni devrait renoncer à son indépendance juridique et juridictionnelle sans pour autant pouvoir participer à l'évolution du droit de l'Union de la coopération judiciaire en matière civile et commerciale... en quittant l'Union, le Royaume-Uni renonce également à l'autorité de la Cour de justice. Si ce modèle pourrait constituer une réelle inspiration, il est peu probable que le Royaume-Uni consente à abandonner certaines de ses revendications politiques liées au Brexit »*.²⁴³ Tout est dit.

B. La signature de la Convention de Lugano par le Royaume-Uni

L'adhésion du Royaume-Uni à la Convention de Lugano pourrait être une autre option.

²³⁸ Règl. n° 44/2001 du Conseil, 22 déc. 2000. JOCE, n°L12, 16 janv. 2001.

²³⁹ Règl. n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, 12 déc. 2012. JOUE n°L351, 20 déc.

²⁴⁰ M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », AJ Contrat, 2019, p.106.

²⁴¹ Avocat spécialisé en droit des affaires.

²⁴² A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », *Petites Affiches*, 02/01/2017, 1, Page 7.

²⁴³ . M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », AJ Contrat, 2019, p.106.

68. – La convention de Lugano. La Convention de Lugano, en sa version amendée de 2007²⁴⁴, a élargit le champ d'application des Règlements Bruxelles I et Bruxelles I *bis* aux Etats membres de l'Association européenne de libre-échange qui sont la Norvège, la Suisse et l'Islande. Ces derniers peuvent alors, grâce à cette convention, appliquer les règles européennes de compétence, de reconnaissance et d'exécution des jugements.

Le Royaume-Uni pourrait demander son adhésion à la Convention de Lugano soit en qualité de membre de l'Association européenne de libre-échange soit en qualité d'Etat tiers à l'Union européenne.

69. – Les conditions d'adhésion à la convention de Lugano. Afin d'adhérer à la Convention de Lugano en tant que membre de l'Association européenne de libre-échange, les Etats contractants à cette convention doivent d'abord accepter que le Royaume-Uni adhère à l'Association européenne de libre-échange. Un accord unanime des parties contractantes à la Convention doit être donné²⁴⁵.

Or, le Royaume-Uni ayant quitté l'Association européenne de libre-échange en 1973, l'adhésion du Royaume-Uni à la Convention de Lugano pourrait se compliquer²⁴⁶.

En plus du consentement des Etats parties à l'Association européenne de libre-échange, le Conseil de l'Union doit également, dans le cadre de cet accord, statuer à la majorité qualifiée sur cette adhésion²⁴⁷. Il n'est pas certain que l'Union européenne donne son consentement à l'adhésion du Royaume-Uni à la Convention de Lugano²⁴⁸.

De plus, si le Royaume-Uni adhère à l'Association européenne de libre-échange, cela signifierait qu'il garderait indirectement des liens avec l'Union européenne, au même statut que les autres Etats membres de l'Association européenne de libre-échange²⁴⁹. La réalisation de cette hypothèse semble peu réaliste en vue du contexte actuel des négociations du Brexit.

²⁴⁴ Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale conclue à Lugano le 30 octobre 2007

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009XG1223\(04\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009XG1223(04)&from=FR)

²⁴⁵ A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », *Petites affiches*, 02/01/2017, 1, Page 7.

²⁴⁶ *Ibid.* Page 7.

²⁴⁷ *Ibid.* Page 7.

²⁴⁸ *Ibid.* Page 7.

²⁴⁹ *Ibid.* Page 7.

70. - Contraintes à l'adhésion à la convention de Lugano. Si le Royaume-Uni adhérerait à la Convention de Lugano, il devrait alors prendre en considération toutes les décisions de justice rendues par les Etats membres de l'Association européenne de libre-échange ainsi que celles rendues par la Cour de justice de l'Union européenne. Cela semble peu probable, vu la volonté du Royaume-Uni de se détacher de l'emprise européenne. Marylou Françoise pense également que la matérialisation de cette hypothèse serait compliquée en ce que, selon elle : *« L'adhésion à la convention de Lugano semblerait représenter une bonne alternative en théorie, aux conditions évidentes que le Royaume-Uni accepte d'être assimilé à un Etat de l'AELE, que sa demande d'adhésion soit accordée et qu'il accepte la collaboration avec les juridictions des autres Etats et la Cour de justice. »*²⁵⁰

Il convient également de noter que cette convention ne prend pas en compte les évolutions du Règlement (UE) n° 2015/2012. Par conséquent, il semble que cette hypothèse ne sera pas la solution la plus favorable à l'avenir, en cas de Brexit sans accord. En effet, l'adhésion à cette convention mènerait le Royaume-Uni ainsi que les Etats membres de l'Union européenne à « jongler » entre le droit positif²⁵¹ en la matière et le droit disposé dans la Convention de Lugano.

Plus important encore, la mise en place de cette hypothèse rendrait difficile l'exécution de jugements, qui, au sein de l'Union européenne est harmonisé par le Règlement (UE) n° 1215/2012²⁵².

Il semblerait que cette hypothèse n'est pas réaliste. En effet, sa mise en œuvre impliquerait que le Royaume-Uni ait une place moins importante par rapport à l'Union européenne. Vu la position des britanniques dans le cadre des négociations concernant la mise en place d'un accord de retrait du Royaume-Uni avec l'Union européenne, ce dernier n'a clairement pas l'intention de se soumettre sous quelle que forme que ce soit aux institutions européennes.

C. La mise en place de nouveaux traités multilatéraux ou bilatéraux

71. - La mise en place de nouveaux traités multilatéraux ou bilatéraux. En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni pourrait conclure, avec l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, des Traités multilatéraux permettant la

²⁵⁰ M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », AJ Contrat, 2019, p.106.

²⁵¹ Règlement (UE) n° 2015/2012

²⁵² A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », *Petites affiches*, 02/01/2017, 1, Page 7.

reconnaissance et l'exécution des décisions de justice. Il pourrait également signer des accords bilatéraux de coopération judiciaire avec chacun des Etats tiers à l'Union européenne. Par exemple, les deux parties pourraient s'inspirer de la Convention franco-ivoirienne du 24 avril 1961²⁵³ signée conjointement par la France et la Côte-d'Ivoire qui leur a permis d'instaurer procédures d'exéquat simplifiées²⁵⁴.

Selon Marylou Françoise, cette hypothèse est la solution la plus efficace. En effet, elle permettrait de pouvoir gérer facilement les futurs litiges qui auront lieu après le prononcé du Brexit²⁵⁵. La création de nouveaux accords permettrait d'instaurer une certaine stabilité en ce qui concerne les règlements des conflits de juridiction futurs ainsi que de reconnaissance des jugements.

Néanmoins, selon elle, il semblerait que la concrétisation de cette hypothèse soit difficilement envisageable en vue des nombreuses difficultés liées à la mise en place de traités internationaux²⁵⁶. En effet, cette solution pourrait être appliquée, mais la signature de nouveaux accords prendra probablement plusieurs années. Il semblerait que cette hypothèse ne soit pas une solution valable dans l'immédiat.

D. Un retour au droit commun

Le pire des scénarios serait de voir le Royaume-Uni revenir à l'application du droit antérieur. C'est ce qu'il risque d'arriver en cas de Brexit sans accord.

a. Potentiel retour aux règles de conflit de juridictions internes et de la Convention de Bruxelles de 1968

En cas de Brexit sans accord, s'est posée la question de savoir si la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale allait être à nouveau applicable dans le cadre des futures relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne²⁵⁷. Etant à ce jour en vigueur, la question semble de fait légitime²⁵⁸.

²⁵³ <https://www.droitivoirien.info/files/01.90.1.-Accord-du-24-avril-1961--Cote-d-Ivoire-France-Cooperation-en-matiere-de-justice.pdf>

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », *AJ Contrat*, 2019, p.106.

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ *Ibid.*

73. – Retour à l’application de la Convention de Bruxelles de 1968. En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni se verrait appliquer les règles de conflits de juridictions de la Convention de Bruxelles de 1968. Ce retour au droit antérieur pourrait représenter une source d’insécurité juridique majeure pour les parties à un contentieux. En effet, le juge britannique serait alors obligé d’appliquer des règles internationales antérieures en matière de conflit de juridictions, de reconnaissance et d’exécution des jugements, sachant que ce dernier ne prend pas en compte l’expansion du marché commun²⁵⁹.

En effet, certains Etats signataires du Règlement Bruxelles I n’ont pas signé la Convention de Bruxelles de 1968. Appliquer la Convention de Bruxelles de 1968 serait discriminatoire envers les Etats membres de l’Union européenne non membres de ladite convention. Il y aurait alors une différence de traitement des contentieux impliquant des parties contractantes issues d’Etats membres signataires de la Convention de 1968 et des parties tierces à cette convention, pourtant issues d’Etats membres à l’Union européenne en ce qu’elle y ont adhéré après 2004²⁶⁰²⁶¹.

b. L’hypothèse de l’adhésion à la Convention de La Haye du 30 juin 2005

74. –Adhésion du Royaume-Uni à la Convention de La Haye du 30 juin 2005. En cas de *hard Brexit*, la doctrine pense que le Royaume-Uni pourrait adhérer à la Convention de La Haye du 30 juin 2005 concernant les accords d’élection de for²⁶². Cela pourrait permettre la validité des clauses d’élection de for ainsi que des clauses de compétence mises en place avant la date effective du retrait du Royaume-Uni de l’Union européenne²⁶³.

Il semblerait que le Royaume-Uni ait d’ores et déjà envisagé l’entrée en vigueur de la Convention de la Haye en droit interne britannique à partir de la date effective du Brexit²⁶⁴.

²⁵⁹ *Ibid.*

²⁶⁰ Le 1^{er} mai 2004 a été mis en place le Traité d’Athènes à travers lequel ont adhéré à l’Union européenne la Slovaquie, Chypre, Malte, la Pologne, la Lituanie, la République tchèque, la Lettonie, la Hongrie, l’Estonie ainsi que la Slovénie. Tous ces Etats ont adhéré au Règlement Bruxelles I mais pas à la Convention de Bruxelles de 1968.

²⁶¹ M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », *AJ Contrat*, 2019, p.106.

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ *Ibid.*

Dans le cadre de l'étude de ce sujet, il est intéressant d'entrevoir quelles seraient les conséquences d'un retrait sans accord du Royaume-Uni sur la reconnaissance et l'exécution des jugements entre le Royaume-Uni et les Etats membres de l'Union européenne (III).

III. La reconnaissance et l'exécution des jugements

75. - Conséquences d'un Brexit sans accord en matière de reconnaissance et d'exécution des jugements. En cas de Brexit sans accord, un retour au droit commun de l'exéquatur sera à prévoir, c'est-à-dire un retour à l'application de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. En effet, les jugements rendus après la date effective de retrait du Royaume-Uni par le Royaume-Uni ou par les Etats membres de l'Union européenne devront, pour être exécutés dans l'un ou l'autre des territoires, être soumis à une procédure d'exéquatur contraignante²⁶⁵. Cette situation constituerait un obstacle à la liberté de circulation des jugements. Un retour au droit commun de l'exéquatur ralentirait les procédures d'exécution des jugements, devenant ainsi beaucoup plus longues et imprévisibles.

Le droit britannique interne est différent de celui des Etats membres de l'Union européenne concernant la reconnaissance et l'exécution des jugements. Ainsi, un retour aux règles de droit commun d'exéquatur par le Royaume-Uni ralentirait la procédure de reconnaissance des jugements entre le Royaume-Uni et l'Union européenne²⁶⁶.

D'après Akyurek Ozan: « *Le Brexit met à l'épreuve l'espace judiciaire européen et offre la perspective d'un retour en arrière qui ne serait favorable ni à la Grande-Bretagne, ni aux Etats membres de l'Union européenne. Le risque est donc grand de voir les justiciables européens entravés dans leur capacité à exécuter des jugements au Royaume-Uni, ce qui compte tenu de la nature et de l'étendue des relations entre ces pays ne peut qu'être préjudiciable à tous* »²⁶⁷. Il nous reste alors qu'à voir ce que le Royaume-Uni et l'Union européenne décideront de faire en cas de Brexit sans accord.

²⁶⁵ A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », Revue « Les Petites Affiches », 02/01/2017, 1, Page 7.

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ *Ibid.*

Hormis les conséquences qu’aura le Brexit sur l’avenir des conflits de juridictions entre les deux parties, la sortie du Royaume-Uni de l’Union européenne aura également des conséquences sur le processus de détermination de la loi applicable dans le cadre des relations futures entre les deux parties, que ce soit en matière contractuelle ou en matière délictuelle (**Section 2**).

Section 2. Sur la détermination de la loi applicable

La Convention de Rome²⁶⁸ concernant la loi applicable aux obligations contractuelles fut mise en place le 19 juin 1980. Subséquemment, l’Union européenne adopte le Règlement (CE) n°593/2008²⁶⁹ sur la loi applicable aux obligations contractuelles, nommé « Règlement Rome 1 ». C’est ensuite que le Règlement « Rome II » (CE) n°864/2007²⁷⁰, fut adopté permettant ainsi la détermination de la loi applicable aux obligations non contractuelles.

Nous étudierons dans un premier temps les conséquences d’un Brexit sans accord sur le choix de la loi applicable dans le cadre de relations contractuelles (**I**) puis pour les relations extracontractuelles (**II**).

I. La détermination de la loi application en matière contractuelle

Nous présenterons dans un premier temps le système de détermination de la loi applicable à un contrat durant la période antérieure à la date de retrait du Royaume-Uni (**A**) pour ensuite envisager les conséquences d’un Brexit sans accord en la matière (**B**).

A. Détermination de la loi applicable en matière contractuelle pré- Brexit

²⁶⁸ Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, C 27/34.

Consultable à travers le lien hypertexte suivant : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41998A0126\(02\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41998A0126(02)&from=FR)

²⁶⁹ Règl n°593/2008 du Parlement européen et du Conseil, 17 juin. 2008. JOCE n°L177, 4 juill.

Consultable sur le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:177:0006:0016:FR:PDF>

²⁷⁰ Règl n°864/2007 du Parlement européen et du Conseil, 11 juill. 2007. JOCE n°L199, 31 juill.

Consultable sur le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&from=FR>

76. – Le Règlement Rome 1. En droit européen, le Règlement (CE) n°593/2008, dit Règlement « Rome I » du 17 juin 2008, fut adopté par le Parlement européen et le Conseil européen. Il a pour objet d'être, pour les justiciables européens, un outil juridique leur permettant de déterminer la loi applicable à leur contrat. Des règles de conflits de lois y sont disposées, règles que les juridictions des Etats membres de l'Union européenne se doivent d'appliquer aux contrats conclus à partir de la date du 17 décembre 2009. Il s'agit d'une reprise textuelle de la Convention de Rome pour lequel quelques modifications y ont été apportées. Le Règlement Rome I contribue à l'harmonisation du droit européen en faisant appliquer à l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne des règles uniformes concernant la loi applicable aux obligations contractuelles²⁷¹. La question qui se pose aujourd'hui en vue d'un Brexit sans accord de retrait est celle de savoir quel sera l'avenir des contentieux relatifs aux conflits de loi en cas de *hard Brexit*.

B. Détermination de la loi applicable en matière contractuelle post- Brexit

77. – Les conséquences d'un Brexit sans accord. En cas de Brexit sans accord, les règles de la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles vont s'appliquer à nouveau dès lors que le Royaume-Uni sera impliqué dans un conflit de lois. Cette Convention de Rome va ainsi se substituer à l'application du Règlement Rome 1, applicable entre Etats membres de l'Union européenne.

La Convention de Rome régit également, comme le Règlement Rome 1, le régime de la détermination de la loi applicable.

C'est à travers le *Contracts Act* mis en place en 1990²⁷² que la Convention de Rome a commencé fut intégrée au droit interne britannique. Par conséquent, en cas de *hard Brexit*, il semblerait qu'il n'y aura aucune d'incidence sur la détermination de la loi applicable par les parties. Les règles de conflits de loi européennes actuellement applicables au Royaume-Uni devraient demeurer applicables²⁷³.

²⁷¹ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013, page 812-3, n°6

²⁷² En droit de la common law, le *Contracts Act* de 1990 incorpore la Convention de Rome du 19 juin 1980 signée par le Royaume-Uni le 7 décembre 1981 dans le droit interne anglais.

²⁷³ M.S. Abdel Wahab, « Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom : Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation », *Kluwer Arbitration - Journal of international arbitration*, 01/09/2016, n° 33-SI, Page 466 (**Annexe n°1**)

De surcroît, le Brexit sans accord ne devrait avoir aucune conséquence sur le choix de la loi applicable par les parties. En effet, la Convention de Rome s'applique tant aux Etats membres de l'Union européenne qu'aux Etats qui y sont tiers.²⁷⁴.

Dans le cas où la loi britannique a été choisie comme étant la loi applicable par les parties durant la période antérieure au prononcé du Brexit, ce choix restera un choix valide après le Brexit, même en l'absence d'accord de retrait²⁷⁵.

Néanmoins, si une partie ayant choisi la loi britannique comme loi applicable à son contrat démontre que son choix envers la loi britannique est justifié par l'appartenance du Royaume-Uni à l'Union européenne, le Brexit pourrait permettre à une partie de contester l'application du droit anglais en sa version modifiée post-Brexit²⁷⁶.

II. La détermination de la loi application en matière délictuelle

Nous présenterons le système de détermination de la loi applicable en matière non contractuelle durant la période antérieure à la date de retrait du Royaume-Uni (A) pour examiner les potentielles conséquences d'un Brexit sans accord en la matière (B).

78. - Détermination de la loi applicable en matière non-contractuelle durant la période pré-Brexit. Durant la période antérieure au prononcé du Brexit, le Règlement (CE) n°864/2007, dit Règlement « Rome II », s'applique dans le cadre de la détermination de la loi applicable aux obligations non contractuelles.

Le Règlement Rome II est un outil d'harmonisation juridique applicable par tous les Etats membres de l'Union européenne, leur permettant de régler leurs conflits de lois concernant des obligations non contractuelles.

S'est posée la question de savoir ce qu'il adviendrait du système européen de règlement des conflits de lois en matière non-contractuelle en cas de Brexit sans accord.

²⁷⁴ *Ibid.* Page 466.

²⁷⁵ *Ibid.* Page 466.

²⁷⁶ *Ibid.* Page 466.

79. - Détermination de la loi applicable en matière non-contractuelle en période post- Brexit. Comme c'est le cas en matière de contentieux contractuel, si le Royaume-Uni n'adopte pas dans son droit interne les dispositions du Règlement Rome II, il semblerait que le Royaume-Uni appliquera le droit britannique antérieur à son adhésion au Règlement Rome II.

Avant l'adhésion du Royaume-Uni au Règlement Rome II, la détermination de la loi applicable en matière délictuelle en droit britannique était antérieurement régie par la *Private International Act 1995*²⁷⁷. Parmi les différents points dont il traite, la *Private International Law Act 1995* régit le choix de la loi applicable en matière délictuelle²⁷⁸.

En cas de Brexit sans accord, si la loi de 1995 venait à être appliquée de nouveau, certaines différences avec le droit européen pourraient ralentir le règlement des conflits de lois après le prononcé du Brexit. En effet, alors même que le Règlement Rome II se réfère à la loi du lieu où le dommage est survenu pour déterminer la loi applicable en matière délictuelle, la loi de 1995, elle, se réfère au lieu où la faute a été commise, sauf accord contraire prévu par les parties²⁷⁹.

Le Brexit sans accord, comme étudié ci-dessus, aura manifestement des conséquences importantes en matière de conflits de juridictions et de conflits de lois mais également des conséquences en matière de procédure d'exécution des sentences arbitrales (**Section 3**).

Section 3. L'exécution des sentences arbitrales post-Brexit

Il semblerait qu'en cas de Brexit sans accord, l'exécution et la reconnaissance des sentences arbitrales rendues par les tribunaux européens et/ou britanniques seraient rendues plus difficiles en ce qu'elles risqueraient d'être confrontées à des principes d'ordre public étatiques.

²⁷⁷ www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/42/contents

²⁷⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/Private_International_Law_\(Miscellaneous_Provisions\)_Act_1995](https://en.wikipedia.org/wiki/Private_International_Law_(Miscellaneous_Provisions)_Act_1995)

²⁷⁹ M.S. Abdel Wahab, « Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom : Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation », *Kluwer Arbitration - Journal of international arbitration*, 01/09/2016, n° 33-SI, Page 471 (**Annexe n°1**).

80. - La notion d'ordre public. L'ordre public est défini comme étant un ensemble de règles fondamentales d'une valeur étatique importante, auxquelles on ne peut pas déroger.²⁸⁰

Pour se rapprocher le plus possible du sens de la notion d'ordre public, il conviendrait de consulter les lois nationales, la jurisprudence et les écrits doctrinaux propres à chaque Etat.

La notion d'ordre public européenne existe et peut être présentée comme étant une notion fondée sur des valeurs démocratiques et économiques nécessaires à l'intégration européenne. Cette notion d'ordre public européenne est intégrée dans le droit interne de chacun des Etats membres de l'Union européenne²⁸¹.

81. - Le Brexit et l'ordre public. Dans le contexte spécifique du Brexit, la notion d'ordre public est pertinente. En effet, lorsqu'un tribunal d'un Etat membre examine une sentence arbitrale étrangère dans le cadre de la procédure exécution et de reconnaissance d'une sentence arbitrale, il se doit de respecter les règles d'ordre public de cet Etat étranger.

De ce fait, en cas de retrait sans accord du Royaume-Uni, une sentence arbitrale émise par un Etat tiers devant être exécutée dans un Etat membre de l'Union européenne peut être considérée comme incompatible avec les principes d'ordre public de l'Union européenne. Cela pourrait causer de sérieuses contraintes quant à l'exécution et la reconnaissance de ladite sentence²⁸². Le tribunal appartenant à un Etat tiers à l'Union européenne, rendant une sentence arbitrale, lié seulement par sa propre conception d'ordre public, ne respectera pas forcément les principes d'ordre public européens²⁸³. Il aura peut être une notion d'ordre public différente de celle de l'Union européenne.

82. – Conséquences d'un Brexit sans accord. Par conséquent, dans le cadre d'un Brexit sans accord, les sentences arbitrales rendues par les Etats membres de

²⁸⁰ <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/ordre/56375/locution?q=ordre+public#182772>

²⁸¹ A. JEAUNEAU, *L'ordre public en droit national et en droit de l'Union européenne. Essai de systématisation*, Thèse, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2015, page 19. Repéré à : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01653127/document>

²⁸² M.S. Abdel Wahab, « Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom : Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation », *Kluwer Arbitration - Journal of international arbitration*, 01/09/2016, n° 33-SI, page 479. (**Annexe n°1**)

²⁸³ *Ibid.* Page 479.

l'Union européenne et devant être reconnues et exécutées au Royaume-Uni et vice versa, pourraient ne pas être reconnues²⁸⁴.

En cas de sortie du Royaume-Uni sans accord de retrait, sauf si le Royaume-Uni décide après le Brexit d'intégrer la notion d'ordre public européenne dans son droit interne afin que ce dernier soit intégré dans la notion d'ordre public britannique, il semblerait que les principes d'ordre public européens ne seront plus applicables au Royaume-Uni²⁸⁵.

En attendant la suite des événements, il s'avère que la différence de notion d'ordre public pourrait être un obstacle à la reconnaissance des sentences arbitrales entre les deux parties en cas de Brexit sans accord.

Chapitre 2. L'avenir de la procédure d'antisuit injunction en cas de Brexit sans accord

83. - La procédure d'*antisuit injunction*. La procédure d'*antisuit injunction* est une procédure qui trouve ses origines dans le droit de la *common law*. Plus précisément, il s'agit de la possibilité, pour une juridiction d'un Etat membre de l'Union européenne, de prononcer une injonction interdisant à une partie à une procédure pendante de commencer ou de continuer une action en justice devant un tribunal d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

La Cour de Justice des Communautés Européennes n'admet pas la procédure d'*antisuit injunction*. La procédure d'*antisuit injunction* a eu beaucoup de succès chez les justiciables. Elle est généralement mise en œuvre par les parties dans les seuls buts de retarder et entraver la procédure judiciaire. Ainsi, la procédure d'*antisuit injunction* constitue un abus de procédure du point de vue de la pratique européenne en ce qu'elle enfreint le principe européen de confiance mutuelle²⁸⁶. Or,

²⁸⁴ *Ibid.* Page 479.

²⁸⁵ *Ibid.*, Page 480.

²⁸⁶ J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, Mise à jour 92, 2013, page 810-35, n°17

ce principe de confiance mutuelle est le fondement du Règlement Bruxelles I. il interdit à tout juge de contrôler la compétence d'un autre juge européen²⁸⁷.

Afin de cerner quelles seraient les conséquences d'une potentielle sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne sur le régime de la procédure d'*antisuit injunction*, nous présenterons dans un premier temps le fonctionnement de cette procédure durant la période précédant la date effective de sortie du Royaume-Uni (**Section 1**) pour ensuite exposer les conséquences qu'un Brexit sans accord pourrait avoir sur une telle procédure (**Section 2**).

Section 1. La procédure d'*antisuit injunction* en période pré-Brexit

I. Présentation de la procédure d'*antisuit injunction*

84. - Histoire de la procédure d'*antisuit injunction*. La procédure d'*antisuit injunction* fut mise en place à la fin du XVIème siècle²⁸⁸. Elle fut ; par la suite, mise de côté pour ensuite réapparaître au milieu des années 1990²⁸⁹. Il s'agit d'une procédure courante dans les pays de *common law*²⁹⁰. A l'origine, elle fut conçue pour contrer l'abus de procédure en Angleterre²⁹¹. Puis, elle s'est vue appliquée sur l'étendue du territoire de la couronne britannique de l'époque²⁹². Ce n'est que plus tard que la procédure d'*antisuit injunction* fut étendue en dehors de ce territoire.

²⁸⁷ *Ibid.*

²⁸⁸ P. Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, Page 911 n°1174

²⁸⁹ *Ibid.*

²⁹⁰ R. CARRIER, « L'*antisuit injunction* », DMF, N°627, 1^{er} juin 2002, Page 1.

²⁹¹ *Ibid.* Page 1.

²⁹² Il s'agit de l'Ecosse, des pays de Galles, de l'Irlande ainsi que des colonies britanniques.

Ultérieurement, l'antisuit injunction fut interdite d'application à l'intérieur du Royaume-Uni, sauf pour les procédures se déroulant à l'étranger²⁹³. Ainsi, la procédure d'*antisuit injunction* devint une mesure unilatérale extraterritoriale²⁹⁴.

85. - La procédure d'*antisuit injunction* en elle-même. La procédure d'*antisuit injunction* est une procédure par laquelle une partie à un contrat s'adresse à un juge d'un Etat membre de l'Union européenne afin que ce dernier interdise à son cocontractant d'engager ou de continuer la poursuite d'une procédure judiciaire devant une juridiction d'un autre Etat membre de l'Union européenne. L'irrespect d'une procédure d'*antisuit injunction* conduisait la personne contre qui cette procédure était appliquée à prendre le risque de se voir imputer de lourdes sanctions pénales²⁹⁵. Comme le dit Renaud CARRIER : « *Les juges anglais agissent, eux, à la racine du mal, et empêchent la procédure de se dérouler à l'étranger.* »²⁹⁶ »

En Angleterre, si une partie défenderesse ne respecte pas une procédure d'*antisuit injunction* enjointe par un juge britannique, ce manquement le rendra coupable d'un *contempt of court*²⁹⁷. Il s'agit d'une infraction fondée sur la désobéissance ou le manque de respect à l'égard d'un tribunal et de ses fonctionnaires, dû à un comportement s'opposant à l'autorité de la justice du tribunal. En droit de la *common law*, la loi en matière de *contempt of court* est disposée dans le *Contempt of Court Act* de 1981²⁹⁸.

Même si cette sanction est seulement applicable en Angleterre, la prééminence de la place de Londres dans le monde maritime rend inévitable l'application du droit britannique, et par conséquent, l'application de cette sanction en cas de non respect d'une procédure d'*antisuit injunction*²⁹⁹.

86. - L'utilité de la procédure d'*antisuit injunction*. La procédure d'*antisuit injunction* est un outil efficace, permettant de contrer la violation d'une clause attributive de juridiction ou d'une clause compromissoire par une partie à un contrat³⁰⁰. Cette procédure permet à ses initiateurs de faire imposer une clause

²⁹³ R. CARRIER, « L'antisuit injunction », DMF, N°627, 1^{er} juin 2002, Page 1.

²⁹⁴ C.SCAPEL, « La bataille de la compétence dans le contentieux maritime », DMF, 1^{er} février 2017, n°788

²⁹⁵ Les sanctions pénales que pouvait encourir une personne qui ne respectait pas une procédure d'*antisuit injunction* sont les suivantes : *condamnation ; dommages et intérêts ; emprisonnement.*

²⁹⁶ R. CARRIER, « L'antisuit injunction », DMF, N°627, 1^{er} juin 2002, page 1

^{297 297} P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, pages 911 n°1174

²⁹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Contempt_of_court#England_and_Wales

^{299 299} P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, pages 912 n°1174

³⁰⁰ R. CARRIER, « L'antisuit injunction », DMF, N°627, 1^{er} juin 2002, page 1

attributive de juridiction disposée de leur contrat³⁰¹. Ceux qui en font la peuvent ainsi éviter qu'une procédure étrangère plus favorable soit appliquée à leur contrat³⁰². Egalement, la procédure *d'antisuit injunction* est efficace en ce qu'elle permet de s'opposer de façon très rapide à une procédure étrangère³⁰³.

87. - L'octroi de l'*antisuit injunction* par les juges britanniques. Il ne suffit pas d'en faire la demande auprès du juge britannique pour que la procédure d'*antisuit injunction* soit mise en place par le juge. En effet, deux conditions doivent préalablement être réunies par le demandeur avant que le juge puisse ordonner une telle injonction.

Dans un premier temps, le juge anglais doit être compétent. Le principe de *compétence in personam*³⁰⁴ doit être respecté. Il s'agit d'un principe qui justifie la compétence d'un tribunal à traiter d'une affaire à travers la résidence du défendeur. Comme l'explique Renaud Carrier : « Avoir une compétence *in personam* sur le défendeur implique que celui-ci soit physiquement présent à l'intérieur de la zone de compétence du tribunal ou qu'il soit déjà partie à un litige dont il est alors saisi.³⁰⁵ » Dans un second temps, le juge anglais est dans l'obligation d'ordonner une procédure d'*antisuit injunction* lorsqu'il est confronté à deux situations particulières³⁰⁶. La première est celle à travers laquelle le juge estime qu'il est du droit du demandeur de la procédure d'*antisuit injunction* de ne pas se voir poursuivre devant une juridiction étrangère³⁰⁷. La seconde situation est celle où l'action en justice entamée à l'étranger est oppressive pour la personne qui demande la mise en place de cette procédure³⁰⁸.

Ces deux conditions, permettant l'octroi d'une procédure d'*antisuit injunction* par le juge anglais, sont des conditions cumulatives³⁰⁹.

Néanmoins, la procédure d'*antisuit injunction* peut être contrée s'il est démontré qu'il existe « *a good reason* » ou bien « *a strong reason*³¹⁰ ».

II. La position européenne concernant la procédure d'*antisuit injunction*

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² *Ibid.*, page 2

³⁰³ *Ibid.*, page 2

³⁰⁴ Il s'agit d'un concept originaire des pays de la *common law*, inexistant dans les Etats de droit civil.

³⁰⁵ R. CARRIER, « L'*antisuit injunction* », DMF, N°627, 1^{er} juin 2002, page 2.

³⁰⁶ *Ibid.* Page 2.

³⁰⁷ *Ibid.* Page 3.

³⁰⁸ *Ibid.*, Page 3.

³⁰⁹ *Ibid.*, Page 3.

³¹⁰ *Ibid.*, Page 3.

88. – La position de la Cour de justice des Communautés européennes.

Le droit européen impose des règles harmonisées en matière de coopération judiciaire. Dans ce sens, la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, ainsi que tous les règlements lui ont succédé³¹¹ concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ont instauré un système de libre circulation des jugements au sein de l'Union européenne.

L'un des principes fondamentaux du Règlement de Bruxelles I est le principe de confiance mutuelle entre les Etats membres. Ce principe implique pour les tribunaux faisant partie d'un Etat membre de l'Union européenne, de respecter le droit d'un tribunal de statuer sur sa propre compétence, appelé « principe compétence-compétence ».

Ainsi, chaque juridiction d'un Etat membre de l'Union européenne ne statue que sur sa propre compétence et non pas sur la compétence d'une juridiction d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Or, en vue de ce principe de confiance mutuelle, il semble que la procédure d'*antisuit injunction* ne respecte pas cette règle fondamentale de droit européen³¹².

La Cour de justice des Communautés européennes craignait que la pratique des procédures d'*antisuit injunction* puisse priver les tribunaux européens de statuer sur leur compétence lorsque ces derniers étaient saisis d'une affaire par un justiciable. Cela pouvait constituer une ingérence dans l'autorité juridictionnelle dudit tribunal.

La Cour de justice des Communautés européennes a alors manifesté sa position sur cette question à travers deux décisions importantes : la décision « Turner contre Grovit » de 2004 et celle appelée « Front Comor » en 2009.

Nous allons dans un premier temps étudier la portée de l'arrêt Turner contre Grovit (A) pour ensuite étudier celle de l'arrêt Front Comor (B) en matière de procédure d'*antisuit injunction*.

A. La portée de l'arrêt Turner contre Grovit 2004

A travers l'arrêt Turner contre Grovit de 2004³¹³, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la procédure d'*antisuit injunction* était contraire à la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.

³¹¹ Le Règlement du 22 décembre 2000 ainsi que le Règlement du 12 décembre 2012

³¹² P.Bonassies, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, 2016, pages 913, n°1174

89. – L’affaire Turner contre Grovit 2004. En l’espèce, un employé d’une entreprise anglaise détachée en Espagne fut licencié. L’employé licencié intente une action devant les juridictions anglaises, plus précisément à Londres, contre l’entreprise dans le but de pouvoir percevoir les primes de licenciement que son ancien employeur refusait de lui verser. Les juridictions anglaises se déclarèrent compétentes.

Par la suite, l’employeur intente une action en rupture abusive de contrat devant les juridictions espagnoles parallèlement à la procédure intentée en Angleterre.

L’employé fit la demande d’une procédure d’*antisuit injunction* à l’encontre de l’entreprise internationale auprès des juridictions anglaises que la *High Court* mais également de la *Court of appeal* lui ont octroyé.

Cette affaire fut portée devant la Chambre des Lords qui, à son tour, saisit la Cour de justice des Communautés européennes dans le but de savoir si la procédure d’*antisuit injunction* autorisée par les juges britanniques en l’espèce était compatible avec la Convention du 27 septembre 1968. La Cour a répondu par la négative, en fondant sa décision sur le principe européen de confiance mutuelle³¹⁴ existant entre les juridictions des Etats membres de l’Union européenne³¹⁵. En effet, dans cette affaire ce principe de confiance mutuelle ne fut pas respecté.

Depuis cette décision, la position de la Cour de Justice des Communautés Européennes fut précisée : est interdit par le droit européen le prononcé de procédures d’*antisuit injunction* en ce que cette procédure contrevient au principe fondamental de confiance réciproque.

Néanmoins, l’application de cette position se complique lorsqu’une clause compromissoire est incluse dans un contrat. En effet, en matière d’arbitrage, l’arrêt *Turner contre Grovit* ne pouvait pas être appliqué pour s’opposer à la mise en place d’une procédure d’*antisuit injunction* en ce que l’arbitrage est une matière exclu du champ d’application de la Convention de 1968.

Il a fallu attendre que la Cour de justice des Communautés européennes se prononce à ce sujet, à travers l’arrêt *Front Comor* de 2009, pour que cette situation s’éclaircisse.

³¹³ CJCE, 27 Avril 2004, aff. C-159/02, *Turner c/ Grovit*

³¹⁴ Le principe de confiance mutuelle est un principe fondamental du droit de l’Union européen reposant sur la communauté de valeurs qui existe et rassemble les Etats membres de l’Union européenne.

³¹⁵ CJCE, 27 Avril 2004, aff. C-159/02, *Turner c/ Grovit*

Dans l'affaire *Front Comor*, la Chambre des Lords du Royaume-Uni et la Cour de justice des Communautés européennes ont statué sur l'exception d'arbitrage prévue par le Règlement de Bruxelles.

Décision d'importance en matière d'*antisuit injunction*, nous allons présenter les faits de l'affaire et ses conséquences sur l'application de la procédure d'*antisuit injunction* (B).

B. La portée de l'arrêt Front Comor 2009

90. - L'affaire Front Comor. Le navire *Front Comor*, affrété par « *West Tankers* » à « *Erg Petroli* », endommage un embarcadère appartenant à « *Erg Petroli* », compagnie italienne. Cette dernière réclame une indemnisation à ses assureurs qui la lui verse. Subrogés dans les droits de « *Erg Petroli* », les assureurs agissent à l'encontre de « *West Tanker* » à Syracuse, en Italie, afin de récupérer le montant que qu'ils avaient versé à « *Erg Petroli* ».

« *West Tankers* », par la suite, demande à la *High Court of London* d'intenter une procédure d'*antisuit injunction* à l'encontre de la procédure ouverte par les assureurs en Italie. L'entreprise fonde son action sur l'existence d'une clause compromissoire dans la charte partie désignant la ville de Londres comme lieu d'arbitrage convenu par les parties.

La question juridique qui se posait était en l'espèce celle de savoir si la mise en place d'une procédure d'*antisuit injunction* par un tribunal britannique à l'encontre d'une procédure parallèle entamée en Italie allait à l'encontre des dispositions du Règlement de Bruxelles de 1968 sachant qu'une clause compromissoire désignant Londres comme lieu d'arbitrage était disposée dans le contrat. A travers une question préjudicielle posée par la *High Court of London* à la Cour de Justice de la Communauté Européenne, une réponse à cette question a pu être donnée.

En réponse, la Cour de justice des Communautés européennes a précisé que l'arrêt *Turner contre Grovit* interdisant les procédures d'*antisuit injunction* s'applique aussi lorsqu'existe une convention d'arbitrage entre les parties.

En effet, selon la Cour de justice des Communautés européennes, dans l'affaire *Front Comor*, même si l'objet de la procédure d'*antisuit injunction* porte sur une clause d'arbitrage (ce qui ne relève pas du champ d'application du Règlement de Bruxelles), la mise en place d'une procédure d'*antisuit injunction* affecte l'efficacité de la Convention de Bruxelles.

La Cour de justice des Communautés européennes rappelle, par la même occasion, que le recours à une procédure d'*antisuit injunction* est un moyen de violer le principe de confiance mutuelle existant entre les juridictions des Etats membres de

l'Union européenne, en ce qu'il prive les tribunaux du pouvoir de statuer sur leur propre juridiction. En effet, il est énoncé dans l'arrêt *Front Comor* qu'une : « *«antisuit injunction» va en même temps à l'encontre de la confiance que les Etats membres accordent mutuellement à leurs systèmes juridiques ainsi qu'à leurs institutions judiciaires et sur laquelle repose le système de compétences du règlement n° 44/2001.*³¹⁶ »

Ladite Cour ajoute que lorsqu'une convention d'arbitrage existe entre les parties, la procédure d'*antisuit injunction* semble avoir peu de chance d'être mise en place aux vues de l'article 2 de la Convention de New York³¹⁷. En effet, cet article énonce que lorsqu'existe une convention d'arbitrage valable entre des parties à un contrat, les tribunaux des Etats membres de l'Union européenne doivent renvoyer les parties à vers un arbitre.

En cas de Brexit sans accord, s'est posée la question de savoir quel serait l'avenir des procédures d'*antisuit injunction* (**Section 2**), le Règlement Bruxelles I n'étant plus applicable au Royaume-Uni une fois la date effective de retrait dépassée.

Section 2. L'*antisuit injunction* post-Brexit

91. – Les conséquences d'un Brexit sans accord. Durant la période antérieure au Brexit, en étant un Etat membre de l'Union européenne, le Royaume-Uni est soumis aux règles impératives européennes. Par conséquent, les Règlements de Bruxelles ainsi que les décisions de la Cour de justice des Communautés européennes doivent être pris en comptes par le Royaume-Uni.

Concernant les procédures d'*antisuit injunction*, le Royaume-Uni de par son appartenance à l'Union européenne, se voit donc imposer les décisions de la Cour de justice des Communautés européennes. La portée des arrêts *Turner contre Grovit* de 2004 et *Front Comor* de 2009 rendus par la Cour de justice des Communautés européennes doivent ainsi être appliquées par les juridictions britanniques, bien que

³¹⁶ CJCE, 10 Février 2009, aff. C-185/07, Navire *Front Comor*

³¹⁷ Convention sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères conclue à New York le 10 juin 1958.

Consultable sur le lien hypertexte suivant : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580084/200406080000/0.277.12.pdf>

la Chambre des Lords adopte la position contraire à celle de la Cour de justice des Communautés européennes en matière de procédure d'*antisuit injunction*.

En cas de Brexit sans accord, le droit communautaire ainsi que les décisions de la Cour de justice des Communautés européennes ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni. Les tribunaux britanniques pourraient donc à nouveau mettre en place des procédures d'*antisuit injunction*, alors même que la Cour de justice des Communautés européennes l'interdit.

Des auteurs doctrinaux estiment que la remise en place de la procédure d'*antisuit injunction* pourrait conférer à Londres un avantage concurrentiel en matière de contentieux maritime en ce que cela pourrait entraîner une hausse des demandes d'arbitrages à Londres³¹⁸. Certains praticiens pensent même que le prononcé des procédures d'*antisuit injunction* sera plus rapide après le Brexit si aucun accord n'est mis en place³¹⁹.

Néanmoins, même si le Royaume-Uni pourrait librement mettre en place des procédures d'*antisuit injunction*, cela ne changera en rien la nécessité pour les juges de respecter les conditions préalables à la mise en place d'une *antisuit injunction*³²⁰ présentées plus haut (voir **n°84**).

³¹⁸ D. Ndolo ; M. Liu, « Does the will of the parties supersede the sovereignty of the state? Anti-suit injunctions in the UK post-Brexit », *Arbitration*, 2017, 83(3), 254-266, Page 8.

³¹⁹ *Ibid.*

³²⁰ *Ibid.*

CONCLUSION

Comme nous avons pu le constater, si aucun accord n'est mis en place à l'issue des négociations concernant le Brexit, plusieurs domaines du secteur de la marine marchande pourraient être affectés.

Le Royaume-Uni étant influencé par le droit européen du fait de son appartenance à l'Union européenne, une sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait engendrer des conséquences immédiates impactant le secteur de la marine marchande. Certaines de ces conséquences peuvent être considérées en amont et contrées, d'autres sont indéterminables pour l'instant et menacent fortement l'équilibre commercial entre les deux parties.

Comme nous avons pu l'étudier, la mise en place d'un Brexit sans accord aura des conséquences importantes sur la fluidité commerciale existante entre le Royaume-Uni et les Etats membres de l'Union européenne. Cet événement inédit aura également des conséquences sur la gestion des contentieux maritimes impliquant des parties britanniques et/ou européennes.

Concernant les conséquences d'un Brexit sans accord sur le commerce maritime, des barrières douanières et tarifaires seront mises en place entre les deux continents. Le Royaume-Uni, considéré comme un Etat tiers à l'Union européenne une fois la date de retrait effective dépassée, n'aura plus le droit de réaliser des opérations de cabotages maritimes comme en profitent les Etats membres de l'Union européenne. Les brevets des marins travaillant sous pavillon britannique seront invalidés. Le Royaume-Uni, n'étant plus soumis aux règles européennes en tant qu'Etat tiers à l'Union européenne, pourra bénéficier de plusieurs avantages concurrentiels par rapport aux Etats membre de l'Union européenne. En conséquence, l'ensemble du commerce maritime existant entre l'Union européenne et le Royaume-Uni risque d'être ralenti et impacté par le Brexit, et davantage encore si le Brexit se déroule sans accord de retrait.

Un Brexit sans accord serait source d'insécurité quant à la gestion des différends entre les britanniques et les européens dans le cadre de leurs relations commerciales. En effet, les règlements européens qui harmonisent la gestion des contentieux intra-européens ne pourront plus être applicables au Royaume-Uni en cas de Brexit sans accord. Cela est valable tant pour la détermination de la loi applicable, que pour la détermination de la juridiction compétente ainsi que pour la mise en place de procédure d'*antisuit injunction*. Cette situation met les professionnels du monde maritime dans une situation d'instabilité juridique.

Toutefois, rien n'empêche le Royaume-Uni et l'Union européenne, même en cas de Brexit sans accord, de trouver des accords postérieurement à la date effective de retrait du Royaume-Uni afin de contrer l'insécurité juridique que le Brexit créé dans tous les domaines touchant au secteur de la marine marchande.

Le Brexit pourrait même représenter une opportunité sans pareille pour les européens afin de se développer dans différents secteurs, en particulier le secteur de la marine marchande. Des futurs corridors maritimes reliant l'Irlande à l'Union européenne ont d'ores et déjà été tracés dans l'éventualité d'un *hard Brexit*. En période pré-Brexit, les routes maritimes entre l'Irlande et l'Europe passaient majoritairement par les ports britanniques. Étant donné la forte probabilité de voir l'hypothèse d'un Brexit sans accord se réaliser, l'Union européenne a décidé de reconsidérer ses axes de circulation maritime existants reliant l'Irlande au continent européen, plaçant

certaines Etats européens en meilleure position dans le tracé du corridor par rapport à la période pré-Brexit³²¹.

Il reste tout de même important de préciser, qu'à l'heure actuelle, en période pré-Brexit, il est impossible de déterminer avec précision ni d'affirmer avec certitude quelles seraient concrètement les conséquences qu'un Brexit sans accord pourrait avoir sur le secteur de la marine marchande, ni dans aucun autre secteur d'ailleurs.

Il nous est seulement possible de spéculer sur les conséquences à venir que cet événement aura sur les professionnels du monde maritime, à l'aide des informations existantes, très insuffisantes, ne permettant pas, en toute objectivité, de dissenter correctement et d'enrichir le sujet.

Tous les points abordés et analysés dans le cadre de ce mémoire ainsi que les hypothèses émises sur le Brexit peuvent, comme ne peuvent pas s'avérer être justes et/ou appliquées en cas de Brexit sans accord. Aucune hypothèse ne peut être certaine et/ou garantie dans le cadre de cet événement.

Par ailleurs, il n'est même pas certain qu'un Brexit aura effectivement lieu en ce qu'un nouveau référendum pourrait être potentiellement mis en place. En vue du déroulé incertain des événements et de la tournure que prend la procédure du Brexit, il est clair qu'une instabilité prédomine l'événement. Comme nous avons pu l'étudier, le Brexit, étant initialement prévu pour le 29 mars 2019, a été reporté au 31 octobre 2019. Rien ne nous garantit que la date effective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne ne sera pas à nouveau reportée. D'ailleurs, rien ne nous garantit au demeurant que le Brexit aura tout simplement lieu. Il faudra d'abord attendre la date effective de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne pour ensuite pouvoir savoir si un Brexit sans accord aura effectivement lieu. Puis, il faudra attendre les événements postérieurs au Brexit pour évaluer concrètement quelles seront les conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande. Nous attendons donc la suite...

³²¹ <https://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/brexit-impact-corridors-maritimes-ports-francais.html>

ANNEXES

Annexe n°1

Wolters Kluwer

KluwerArbitration

Document information
Publication Journal of International Arbitration
Jurisdiction United Kingdom
Bibliographic reference Mohamad Salahudine Abdel Wahab, 'Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom: Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation', <i>Journal of International Arbitration</i> , (© Kluwer Law International; Kluwer Law International 2016, Volume 33 Issue 7) pp. 463 - 482

Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom: Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation

Mohamad Salahudine Abdel Wahab
(*)

1 INTRODUCTION

The recent European Union (EU) Referendum (1) held on 23 June 2016 in the United Kingdom on the continuance of its membership in the EU tops the world news given its significant impact in reshaping the triangular relationship between the UK, the EU and the world at large, at a time where proximity and cooperation on political, economic, judicial, and security levels are heightened.

Whilst Brexit raises heated debate regarding its binding nature, the next steps required from the British government, and the wider ramifications thereof for the UK and the EU, it remains useful to consider, in this context, the impact of Brexit from a private international law perspective, trying to identify the contentious and challenging issues in the aftermath of Brexit.

That said, I shall focus on the ramifications of Brexit for choice of law and certain arbitration related issues. For the avoidance of doubt, the following analysis on the impact of Brexit on the intricate legal issues discussed herein below assumes that the UK has legally fulfilled the requirement of Article 50 of the Lisbon Treaty, and that all EU laws in force in the UK on Brexit day will remain in force until the government decide to repeal them. However, the EU will always have an interest in ensuring that its mandatory EU laws/norms remain applicable to transactions, dealings, and disputes pertaining to the operation of its internal market as applied and enforced by courts within the EU. (2) In the case of Brexit, the UK will no longer be a Member State and will qualify as a third state in its relations with the EU.

2 BREXIT IMPACT ON CHOICE OF LAW

The current EU law principles applicable to contractual and non-contractual claims are enshrined in the Rome I Regulation (3) (concerning choice of law applicable to contractual obligations) and Rome II Regulation (4) (concerning choice of law applicable to non-contractual obligations), respectively. The EU courts will uphold the parties' choice of law to the extent that no breach of an overriding mandatory norm ensues. The choice of applicable law is not expected to change following Brexit. In contrast, the choice of jurisdiction is likely to be affected, but only if enforcement of judgments throughout the EU was a significant factor in the choice of such jurisdiction.

Since this article is concerned with post-Brexit effects for the UK, then the choice of applicable law and jurisdiction would be an issue that merit scrutinizing. If a contract does not contain a choice of governing law clause, both English and EU courts may apply different tests to the applicable law. Thus, it is advisable for contracting parties to review their contract, following Brexit, and try to agree on a law that will inform the interpretation and performance of their contractual obligations. Similarly, in a non-contractual context, parties, post-Brexit, should consider whether any succeeding rules to the existing ones will acknowledge and recognize any choice of law for non-contractual obligations in the same manner and to the same extent that the then obsolete rules did.

Accordingly, Brexit raises certain crucial questions, including:

- (1) Which rules will govern the parties' choice of applicable law for their contract?
- (2) How will existing contracts be construed?
- (3) Can Brexit trigger the right to terminate existing contracts?
- (4) For contracts under negotiation, is there a need for setting clauses to provide for the ramifications of Brexit?
- (5) How is a contractual obligation requiring from the parties to comply with specific EU legislation to be interpreted post-Brexit? Will it be applied as a contractual arrangement or will it still be perceived as a legal requirement?
- (6) How can a choice of 'English' governing law be interpreted where the UK was in the EU at the time of contracting but not at the time of performance?

- (7) Will the parties be bound to apply a piece of EU legislation that is no longer part of English law?
- (8) What will be the likely interpretation of any term incorporating reference to the 'EU' in a contract post-Brexit? By way of illustration, will the scope of application of a license, distribution, and/or franchise agreements (which define their territorial application by reference to the EU) continue to cover the UK following its Brexit or not?

Whilst this article is not intended to address all the legal intricacies and questions referred to above, it will discuss Brexit's effect on choice of law for both contractual and tortious (non-contractual) claims.

2.1 Contractual claims

Unless the UK agrees with the EU on a substitute regime to the Rome I Regulation, it will apply the rules in force prior to the Rome I Regulation, that is the Rome Convention. (5) This Convention has rules similar to those enshrined in the Rome I Regulation and also regulates the parties' choice of law.

The Rome Convention was applicable in the UK by virtue of the Contracts (Applicable Law) Act 1990. In choosing the applicable law, it opts for the well-established test of the 'most closely connected' law. To that extent, I believe that Brexit will have no impact on the choice of law rules. However, one of the disadvantages of the Rome Convention (6) is that it lacks an equivalent provision to Article 4(1)(h) of the Rome I Regulation. The said provision sets out a specific rule for determining the applicable law for certain types of financial service contracts as manifested by the Markets in Financial Instruments Directive 2004/39/EC (MiFID).

Generally speaking, the Convention favours practicality and flexibility over predictability. Even for the courts of the EU which apply the Rome I Regulation, it will continue to give effect to a non-EU law as much as it gives effect to an EU Member State's law. The English courts will continue to uphold the parties' choice of law to the extent that such choice is not tainted with any illegality. As such, such choice is not expected to be affected by the Referendum.

If English law was agreed by the parties to be the applicable law, it remains a valid choice following the Referendum and Brexit. The issue would be one of scope of the said law following Brexit and the exclusion of the EU laws from the scope of UK laws. This may also give rise to certain difficulties, if either party proves that their choice of English law, in a specific context, was duly motivated by the fact that it is EU compliant and so the EU forms part thereof. If so proven, then Brexit may present a situation where a party could challenge the application of a post-Brexit varied version of English law. Such challenge may not always be successful, but will add a layer of complexity brought about by Brexit.

In any event, if the parties choose English law, in a contractual context, the principles of freedom of contract and protection of commercial certainty will always prevail and they will not be impacted by the departure from the EU. It is not entirely accurate to suggest that those aspects of English contract law that were influenced by, and derived from, EU law will invariably be changed, particularly for consumers. (7) It is submitted that they will remain in force regardless of the UK position in respect of the EU insofar as they were not repealed or amended. However, it is correct to assume and state that the UK will likely enjoy more freedom to revise and modify those legislative texts, if necessary, without considering the EU procedures, framework and sanctions.

It is undisputed, as a general principle of conflict of laws, that the applicable law to an agreement (the *lex causae*) is not necessarily the *lex fori* of the court having jurisdiction over the disputes arising from the contract. A court in one country often applies the law of another, subject to overriding mandatory rules (*lois de police*) and principles of public policy (*ordre public*). However, it is submitted that EU law has had relatively very little impact on private English law (contracts and torts) especially in its commercial context. Nevertheless, it is incontrovertible that EU law constitutes part of the English law: the *acquis communautaire* including the EU's international Treaties, its secondary legislation (Regulations and Directives), and decisions of the Court of Justice of the European Union (CJEU) are applicable in the UK. Brexit calls into question how the English courts would react towards precedents formulated in accordance with EU law – will they still be followed? Or will they, understandably, be reconsidered?

On such account, it appears useful to shed light on certain applicable law principles in a contractual context post-Brexit. Notwithstanding section 19(2) of the Contracts (Applicable Law) Act 1990, (8) the Rome Convention (9) will normally apply to conflicts between the laws of different parts of the UK. (10) The Convention applies to 'any contractual obligation in any situation involving choice between the laws of different countries'. (11) The applicable law will govern the interpretation, performance, consequences of breach, consequences of nullity of contract, various ways of extinguishing obligations, prescription, and limitations of actions. (12)

The Convention makes reference, in the absence of an express choice of applicable law, (13) to the law of the country most closely connected to the contract. This rule could be

extended to any severable part of the contract. (14) The determination of that law will be the law of the place where the person who is to effect the characteristic performance of the contract is habitually resident. (15) Where that is a body corporate or unincorporated, that place will be the place of its central administration. (16) The applicable law could be the law of the principal place of ● business, if the contract was entered into in the course of trade or profession of that body. Where the performance is to be effected, by the terms of the contract, in another country where another place of business is located, the applicable law will be the law of the country where the latter place of business is located.

P 467
P 468

As usual, where the contract is about a right in immovable property or a right of use, the law of the place where it is situated will be the applicable law. (17) Contracts of carriage of goods have a special rule: where the carrier's principal place of business is in the same place where the loading or discharging of goods takes place, or where the consignee has its principal place of business, then the law of that country will be presumed to be the applicable law. (18)

However, it is worth noting that the rules for determining the applicable law stated above will be disregarded if it appears from the circumstances that the contract is more closely connected with another country. (19)

For consumer contracts, the applicable law will be the law of the place of the habitual residence of the consumer (20) (including contracts of inclusive price for accommodation and travel), unless the contract was for the supply of services exclusively to the consumer in another country.

In individual employment contracts, the applicable law in the absence of choice by the parties will be the law of the country where the employee habitually carries out his work in performance of the contract ('habitual place of work'). (21) If the employee does not habitually carry out his work from any one country, the law will be the law of the country of the place of business where the employee is engaged with work. The general reservation applies for this contract, where the law will change to be the law of the place most closely connected to the contract if the circumstances of the case so suggest. (22)

Apart from the law designated by the Rome Convention rules, in the absence of the parties' choice, mandatory rules of the law most closely connected to the substance of the contract, or the mandatory rules of the *lex fori*, will be applicable irrespective of the law otherwise applicable to the contract. (23)

Concerning the material validity of the contract or any term therein, this will be determined by the law designated by the choice of law rules under the Rome Convention, or the law of the habitual residence if a party claims not to have consented to the contract, where it appears unreasonable, from the circumstances, to detect the effect of the consent on the contract in accordance with the former ● law. (24) If a contract is concluded by an agent, then the material validity is determined by the law of the country where the agent acts. (25)

P 468
P 469

On the issue of formal validity, this is determined by the law designated by the Convention or the law of the place where the contract was concluded (if the two parties are from the same country) or a country where one of the parties is habitually resident (if the two parties are from different countries). (26) The formal validity of a consumer contract is determined by the law of the habitual residence of the consumer. (27) The law where a property is situated will govern its formal validity. (28)

At present (pre-Brexit), if parties to a contract do not have a choice of law clause, or have not expressly mentioned their applicable law, then the applicable law is determined according to Article 4 of the Rome I Regulation. Post-Brexit, the situation may well differ, unless the UK and EU agree otherwise, since the Rome I Regulation would not apply.

However, the post-Brexit exclusion of the Rome I Regulation is not a pure evil; it may well resolve the debatable issue of whether the Rome I Regulation applies to choice of law issues in arbitration of contractual disputes. (29) Moreover, ● the core pillars of the English legal system will undoubtedly remain solid, given the wealth of judicial precedents that have accumulated over centuries, which contributed to the development of the widely applicable common law principles.

P 469
P 470

2.2 Tortious claims

As is the case with contractual claims, if the UK does not agree a regime that mimics the Rome II Regulation with the EU, it would have to apply the rules that were in place prior to such Regulation. For tortious actions, the applicable law was the Private International (Miscellaneous Provisions) Act 1995 (30) (tortious obligations, other than defamation, which is excluded from the Rome II Regulation), or the common law (restitution and defamation), which still applies to tort related actions commenced prior to the entry into force of the Rome II Regulations on 11 January 2009. It is still good law and covers the gap where the Rome II Regulation had not yet entered into force.

P 470
P 471

● However, the Private International (Miscellaneous Provisions) Act 1995 has its own challenges:

- (1) Whereas the Rome II Regulation determines the applicable law by reference to the law of the place where the *damage* occurred, the Act sets it to be the place where the tort occurred, given the absence of the parties' agreement to the contrary. (31) Following Brexit, this divergence could lead to inconsistencies and conflicting judgments between UK and EU courts.
- (2) The Act does not provide enough support for the parties' choice of the applicable law in non-contractual obligations. This would be inconsistent with the prevailing practical trend of stipulating the applicable law for tortious obligations in a contractual context. The UK's legislators will indeed need to consider introducing amendments to the Act. Nevertheless, it is highly unlikely that this initiative would top the government's agenda any time soon, given the need to focus on preparing the legislative program for negotiating the departure of the UK from the EU.
- (3) The general rule (law of the place where the tort occurred) would be substituted by the law of the place where significant factors prove to be substantially more appropriate for the applicable law to determine the events/issues constituting the tort or delict. Those factors relate to the parties, tort or delict, events constituting the tort or delict, or any consequences or circumstances surrounding those events (section 12).
- (4) The most significant issue would be the non-applicability of the Act to ascertain the applicable law for defamation claims. Defamation claims include: libel or slander, slander of title, slander of goods, or malicious falsehood. That means that such issues would be left without a choice of law rule, following Brexit, except under the Defamation Act 2013. (32)

P 471
 P 472

- In summary, whilst the choice of English law as an applicable law in contractual claims may not be significantly affected post-Brexit, the determination of the law governing non-contractual claims under English law is likely to be affected as explained above.

Practically, Brexit will no doubt lead to a change in the economic and commercial landscape in the UK and within the EU, and accordingly it would not come as a surprise if certain parties, in certain transactions, would seek to terminate their English law contracts. In deciding whether to terminate as a result of Brexit, the court will consider all the circumstances of the case and whether the impact of Brexit was contemplated by the parties at time of contracting, whether continued membership of the EU is a necessity for the performance of the contract, and finally, whether the post-Brexit ramifications could have been foreseeable by the parties at the time of conclusion of the contract.

From a practical perspective, for those parties who are still in the process of negotiating a contract, it is seriously advisable that they consider the ramifications of Brexit, by including express terms concerning the effect of termination, if Brexit formally occurs. This may include a provision providing that the triggering of Article 50 of the Lisbon Treaty constitutes a *force majeure* event. Conversely, for those parties who are eager to maintain their relationship unaffected by Brexit, it may be advisable to consider an express provision that Brexit shall not affect the operation of the contract or any term therein.

3 BREXIT IMPACT ON ARBITRATION

On Brexit's impact over arbitration, two specific issues have been selected for consideration in this context, these are: (1) the effect of Brexit on the global positioning of London as a world class seat of arbitration, and (2) Brexit's impact on the scope of the public policy defence as a bar to the enforcement and recognition of arbitral awards. The selection of these two specific issues was motivated by the fact that they constitute two important areas, given the global importance of London as a seat of arbitration and the everlasting variability of the public policy defence that will undoubtedly be impacted by Brexit.

P 472
 P 473

3.1 ● London as a seat of arbitration post-Brexit

London, as a leading and major arbitration seat globally, is facing fearsome competition from other leading seats such as Paris, Geneva/Zurich, and the newly upcoming Asia-Pacific seats in Singapore and Hong Kong.

London is generally perceived favourably as a seat owing to its well-established reputation, sophisticated financial centre, commercial friendly attitude, independent judges, wealth of case law, commercial pragmatism orientation, leading arbitration practitioners, etc. All these considerations have given London its famous pro-arbitration reputation for many years. Brexit itself has no impact on the English Arbitration Act 1996, which is the key arbitration legislation, which will remain in force and unaffected by EU law and Brexit.

However, one notable change that will occur post-Brexit will be the re-introduction of anti-suit injunctions. (33) Nevertheless, it is submitted that Brexit will not add much in this context, as such arbitration-related injunctions are already permissible under the Brussels Recast Regulation, which excludes arbitration related matters. Following the *Gazprom* case in 2015, (34) anti-suit injunctions were allowed by the CJEU and Member States would not be in breach of the Brussels Recast Regulation, if they recognized and enforced such

extended to any severable part of the contract. (14) The determination of that law will be the law of the place where the person who is to effect the characteristic performance of the contract is habitually resident. (15) Where that is a body corporate or unincorporated, that place will be the place of its central administration. (16) The applicable law could be the law of the principal place of ● business, if the contract was entered into in the course of trade or profession of that body. Where the performance is to be effected, by the terms of the contract, in another country where another place of business is located, the applicable law will be the law of the country where the latter place of business is located.

P 467
P 468

As usual, where the contract is about a right in immovable property or a right of use, the law of the place where it is situated will be the applicable law. (17) Contracts of carriage of goods have a special rule: where the carrier's principal place of business is in the same place where the loading or discharging of goods takes place, or where the consignee has its principal place of business, then the law of that country will be presumed to be the applicable law. (18)

However, it is worth noting that the rules for determining the applicable law stated above will be disregarded if it appears from the circumstances that the contract is more closely connected with another country. (19)

For consumer contracts, the applicable law will be the law of the place of the habitual residence of the consumer (20) (including contracts of inclusive price for accommodation and travel), unless the contract was for the supply of services exclusively to the consumer in another country.

In individual employment contracts, the applicable law in the absence of choice by the parties will be the law of the country where the employee habitually carries out his work in performance of the contract ('habitual place of work'). (21) If the employee does not habitually carry out his work from any one country, the law will be the law of the country of the place of business where the employee is engaged with work. The general reservation applies for this contract, where the law will change to be the law of the place most closely connected to the contract if the circumstances of the case so suggest. (22)

Apart from the law designated by the Rome Convention rules, in the absence of the parties' choice, mandatory rules of the law most closely connected to the substance of the contract, or the mandatory rules of the *lex fori*, will be applicable irrespective of the law otherwise applicable to the contract. (23)

P 468
P 469

Concerning the material validity of the contract or any term therein, this will be determined by the law designated by the choice of law rules under the Rome Convention, or the law of the habitual residence if a party claims not to have consented to the contract, where it appears unreasonable, from the circumstances, to detect the effect of the consent on the contract in accordance with the former ● law. (24) If a contract is concluded by an agent, then the material validity is determined by the law of the country where the agent acts. (25)

On the issue of formal validity, this is determined by the law designated by the Convention or the law of the place where the contract was concluded (if the two parties are from the same country) or a country where one of the parties is habitually resident (if the two parties are from different countries). (26) The formal validity of a consumer contract is determined by the law of the habitual residence of the consumer. (27) The law where a property is situated will govern its formal validity. (28)

At present (pre-Brexit), if parties to a contract do not have a choice of law clause, or have not expressly mentioned their applicable law, then the applicable law is determined according to Article 4 of the Rome I Regulation. Post-Brexit, the situation may well differ, unless the UK and EU agree otherwise, since the Rome I Regulation would not apply.

P 469
P 470

However, the post-Brexit exclusion of the Rome I Regulation is not a pure evil; it may well resolve the debatable issue of whether the Rome I Regulation applies to choice of law issues in arbitration of contractual disputes. (29) Moreover, ● the core pillars of the English legal system will undoubtedly remain solid, given the wealth of judicial precedents that have accumulated over centuries, which contributed to the development of the widely applicable common law principles.

2.2 Tortious claims

As is the case with contractual claims, if the UK does not agree a regime that mimics the Rome II Regulation with the EU, it would have to apply the rules that were in place prior to such Regulation. For tortious actions, the applicable law was the Private International (Miscellaneous Provisions) Act 1995 (30) (tortious obligations, other than defamation, which is excluded from the Rome II Regulation), or the common law (restitution and defamation), which still applies to tort related actions commenced prior to the entry into force of the Rome II Regulations on 11 January 2009. It is still good law and covers the gap where the Rome II Regulation had not yet entered into force.

P 470
P 471

● However, the Private International (Miscellaneous Provisions) Act 1995 has its own challenges:

p 473
p 474
injunctions. Conversely, the CJEU prohibited the same injunctions from a Member State court to restrain proceedings brought before another Member State's court. The CJEU justified its attitude as maintaining mutual trust and respect among Member States' courts and enhancing the role of the Brussels Recast Regulation. However, the CJEU's recent ruling in the *Gazprom* case may require the *West Tankers* principle to be revisited by the CJEU.

This absurd situation may lead to a possibility of proceedings brought before a Member State's court in breach of arbitration agreement, while other courts could be restrained by anti-suit injunction from an arbitral tribunal. The CJEU construed the Regulation's recital 12 'exception of arbitration' in a broad way to include all related arbitral procedures regardless of discrimination on the basis of the proceedings being brought before courts or arbitral tribunals. As such, the CJEU fuelled the debate about its reluctance to accept the Advocate General's invitation to revisit *West Tankers* when giving the reasons for its decision in *Gazprom*. Anyway, post-Brexit, the UK will be totally free to endorse injunctions from an arbitral tribunal or a court of law, but EU courts will, hitherto, remain bound by the CJEU's principles. (35)

The post-Brexit broad availability of anti-suit injunctions in the UK may be seen, in some cases, as an advantage towards choosing London as a seat of arbitration. (36)

Accordingly, it is submitted that the continuance of London as a leading seat of arbitration post-Brexit will not be affected, especially since, over recent decades, many businesses and major multinational corporations have agreed to settle their disputes in London, mainly under the auspices of ICC or LCIA Rules, as two world leading arbitral institutions. Leaving the EU will presumably not affect businesses' choice of London as a seat of arbitration. The UK is generally known for its commercially oriented legislative texts, precedent-based system, highly experienced judiciary, certainty in application of English law principles, and heavy presence of top-quality practitioners from across the globe. These factors have maintained London's presence amongst the top cosmopolitan legal jurisdictions, such as France and Switzerland, and made it an attractive forum for international dispute resolution.

However, post-Brexit, certain difficulties may be presented in case of introduction of more stringent visa, immigration and practice restrictions that may adversely impact the ease of access to the international dispute resolution market in the UK. Moreover, Brexit will likely come at the cost of London gradually losing its standing as the financial capital of the EU. Furthermore, the traditional certainty of English law may likely pass through a transitional period of uncertainty where the UK will have to reach agreements with the EU on the terms of withdrawal and the eventual review of all its EU related legislation.

p 474
p 475
Nevertheless, from a practical stance, the effect of the Referendum on any pending arbitration proceedings taking place in England, whether English law is the applicable law or not, is, at present, nil. There has been no official decision taken to leave the EU, and even if the Referendum was followed through, it may take no less than two years to disconnect from the EU.

3.2 Public policy defence in proceedings on enforcement and recognition of arbitral awards post-Brexit

As invariably understood, public policy refers to the fundamental prevailing sacrosanct principles of justice and value system norms of a certain state, namely the forum entrusted with deciding a case or passing judgment.

Unfortunately, in the context of enforcement and recognition of international arbitral awards, international Conventions, despite being harmonizing and regulating instruments, do not provide much help in this respect. Public policy is only listed as a possible ground for rejecting the award without further clarification or determination of the scope of the concept. (37) This is possibly due to the traditionally inherent 'nationalistic' nature of the concept and the difficulty of providing a globally workable criterion, especially as public policy is often perceived as a triumph of 'nationalism' over 'internationalism'.

Accordingly, reference should be made to individual national laws, jurisprudence, and prevailing doctrinal writings in order to ascertain the scope of the concept. That said, a survey of the wording of many national laws reveals that national arbitration laws fall into two broad categories with respect to refusal of enforcement or recognition on the basis of public policy:

- p 475
p 476
- (1) states which intentionally adopt a narrower statutory wording by referring to 'principles of international public policy', (38) or 'public policy in private international law', (39) 'public policy and good morals', (40) 'incompatibility with the basic notions of the legal system and/or social coexistence', (41) 'national public policy', (42) or 'public policy and Islamic Shari'a' (43); and
 - (2) states which adopt a broad terminology by simply referring to 'public policy' in the abstract. (44)

However, it is obvious that provisions on public policy in national laws do not provide further assistance in determining the scope of the concept accurately, for the following

reasons: (1) the literal wording may be deceptive in many instances, and (2) failure to provide a workable criterion that determines international principles of public policy, fundamental moral values, or basic notions and social interests of a legal system. Nevertheless, there seems to be a global judicial consensus on narrowly construing the exception of public policy in the realm of international arbitration. (45) English courts have shown a growing trend towards a restrictive application of public policy when enforcing arbitral awards. (46) In *Deutsche Schachtbau- und Tiefbohrergesellschaft m.b.H. v. Ras Al Khaimah National Oil Co.*, (47) Sir John Donaldson stated:

Considerations of public policy can never be exhaustively defined, but they should be approached with extreme caution ... It has to be shown that there is some element of illegality or that the enforcement of the award would be clearly injurious to the public good or, possibly, that enforcement would be wholly offensive to the ordinary reasonable and fully informed member of the public on whose behalf the powers of the State are exercised. (48)

In *Omnium de Traitement et de Valorisation S.A. v. Hilmarton Ltd.*, Walker, J. drew a clear distinction between an action to enforce a contract in England and an action to enforce an arbitral award when assessing public policy considerations. (49) Similarly, Waller, L.J. in *Westacre Investments Inc. v. Jugoimport SPDR Holding Co. Ltd. and others*, (50) stated:

It is legitimate to conclude that there is nothing which offends English public policy if an arbitral tribunal enforces a contract which does not offend the domestic public policy under either the proper law of the contract or its curial law, even if English domestic public policy might have taken a different view. (51)

Irrespective of the divergent approaches to principles of public policy across the globe, it is submitted that there exist four categories of public policy principles, these are:

- (1) domestic public policy principles (i.e. the mandatory rules which the parties cannot derogate from by agreement under a specific law);
- (2) international public policy of a specific state (i.e. those fundamental principles of justice and morality in a given legal system, which denotes public policy in private international law as an instrument that thwarts the application of a foreign law or obstructs the enforcement/recognition of arbitral awards) (52);
- (3) regional public policy principles (i.e. those fundamental principles commonly shared by a community of states such as the EU) (53); and
- (4) truly universal or a global principles of public policy (i.e. those fundamental principles shared by the overwhelming majority of nations and influenced by predominant globalization trends, such as the principle of illegality of corruption, money laundering, smuggling, etc.). (54)

It is in the specific context of Brexit that the 'regional' dimension of public policy is of utmost relevance. Within the EU, in *R. v. Pierre Bouchereau*, (55) the ECJ (now CJEU) acknowledged, very early on, the role of public policy and held that:

Recourse by a national authority to the concept of public policy presupposes, in any event, the existence, in addition to the perturbation of the social order which any infringement of the law involves, of a genuine and sufficiently serious threat to the requirements of public policy affecting one of the fundamental interests of society. (56)

On a related note, it follows from the principle of supremacy that a court of a Member State, when considering the enforcement/recognition of an arbitration award, must observe those fundamental regional principles of public policy. (57)

However, for the avoidance of doubt, it does not follow from this principle or the uniform application of EU law that all provisions of EU law are of a public policy nature, nor does it follow that all rules with direct effect pertain to public policy. Only those rules that express fundamental interests and principles should bear such character in accordance with the doctrine of narrow construction of public policy, (58) and are accordingly integrated into the Member States' conceptions of public policy, despite the fact that they are not of national origin but are rather derived from a supranational source (i.e. the EU). (59) Examples of fundamental European public policy principles include the fundamental freedoms (60) and principles of European competition law that have been elevated by the CJEU to the level of public policy. (61) This was emphasized in the landmark decision by the ECJ in *Eco Swiss China Time Ltd. v. Benetton International N.V.* (62)

On such account, EU principles of public policy could cause serious problems of enforcement/recognition, if a court of a non-Member State is called upon to enforce awards incompatible with EU public policy principles, as the said court will not be bound except by its own conception of public policy, which would not include EU regional public policy principles. (63) That said, post-Brexit, the UK would lose the integrated EU regional dimension of its public policy principles and English courts would not be bound by fundamental principles of EU law from which the UK has exited. This would be even further complicated if recognition/enforcement of the same award accepted in the UK is denied such a reciprocal treatment due to violation of EU public policy. (64) This could create what the author refers to as a 'limping arbitral award' (i.e. an arbitral award that is not made and denied enforcement in a state, yet enforced in another state).

By and large, it is submitted that the scope of the public policy exception will likely be reduced/changed post-Brexit because EU public policy principles constituting part of the regional dimension of public policy in all EU Member States (including the UK) will no longer form part of the UK principles of public policy (post-Brexit), unless they have been fully integrated into the English legal system and become part of the purely English conception of public policy, irrespective of their EU origin.

4 CONCLUSION

Brexit has indeed spawned an intricate web of legal issues and ramifications arising from the potential disconnection of the UK from the EU. The present article aimed at succinctly scrutinizing the likely legal implications of Brexit in two specific areas, namely, choice of law in contractual and non-contractual obligations and arbitration, with a particular emphasis on Brexit's potential ramifications on London as a seat of arbitration and the public policy defence under English law.

In the context of choice of law, parties to a contract do not need to panic regarding choice of law clauses, or choice of the English jurisdiction. English law remains a valid choice for contractual and non-contractual obligations. The Rome Convention implemented by the Contracts Applicable Law Act 1990 is substantially similar to the Rome I Regulation, and the Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995 will apply following exclusion of the Rome II Regulation with slight differences in the test of determining the applicable law. The impact of Brexit on choice of law issues in contractual and non-contractual obligations is less remarkable compared to other areas, such as jurisdiction, litigation, service of proceedings, competition, insolvency, and family law.

In the context of arbitration, it is submitted that, post-Brexit, the practice of arbitration in the UK and the choice of London as a seat is unlikely to be affected, (65) unless the UK opts for stringent policies that present practical challenges for the full utilization of London as a global seat of arbitration. Nevertheless, the parties to a contract may wish to consider adding a Brexit clause in their contracts to regulate, in advance, the legal, financial and commercial ramifications post-Brexit. In relation to public policy, it appears that the 'terrible child' of private international law will undoubtedly be impacted by Brexit, as the UK concept of public policy would be destined to lose its regional EU dimension, which will likely entail narrowing down the *ratione materiae* of public policy.

P 480
P 481

P 481

References

- *) Chair of Private International Law Department, Faculty of Law, Cairo University; Founding Partner and Head of International Arbitration, Zulficar & Partners Law Firm; Vice-President, ICC International Court of Arbitration; Member of the Court of Arbitration, London Court of International Arbitration; and Member of the Advisory Committee, Cairo Regional Centre for International Commercial Arbitration. The views expressed by the author in this article are his own and do not reflect the views of any of the institutions with which the author is affiliated. The author wishes to thank Omar Abdel Aziz Abdel Ghafour, Senior Associate, Zulficar & Partners Law Firm and Assistant Lecturer of Civil Law, Faculty of Law, Cairo University, who provided invaluable assistance in the research and preparation of an earlier draft of the article.
- 1) The Referendum was held according to the EU Referendum Act 2015, which said nothing about the effect of the result of the Referendum and did not impose any legal obligations upon the UK to secure Brexit. The issue of whether Brexit result is binding or advisory to the government is a debatable issue which goes beyond the scope of the present article. However, it is worth noting that although the people of the United Kingdom have voted by narrow but clear majority to leave the European Union in the Referendum held on 23 June 2016, the UK will still be a member of the EU and bound by the European Union Treaties and the European Communities Act 1972 remains in force (EU law remains applicable in the UK and has priority over UK law) until the other conditions of notification to the European Council of its intent to leave, and negotiations about the withdrawal agreement from the EU (which requires approval from European leaders, the European Parliament and a qualified majority of the twenty-seven EU Member States), with the European institutions and the EU Member States, are successfully fulfilled under Art. 50 of the Treaty on European Union (TEU) within a transition period of approximately two years from the notification procedure. Upon the expiry of this period or the entry into force of the withdrawal agreement, the EU Treaties will no longer apply to the UK, including Art. 288 of the TFEU which gives direct effect to regulation of the EU in Member States.
- 2) See, e.g. EU legal text concerning the financial markets (MiFIR), which provides a clear and distinct regulatory framework for EU Member States and third states.
- 3) Regulation (EC) 593/2008 on the law applicable to contractual obligations, available at <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>.

- 4) Regulation (EC) 864/2007 on the law applicable to non-contractual obligations, available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:199:0040:0049:EN:PDF>.
- 5) See <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A133109>.
- 6) The Convention on the Law applicable to Contractual Obligations, opened for signature in Rome on 19 June 1980, and signed by the UK on 7 Dec. 1981.
- 7) See Consumer Rights Act 2013, which came into force on 1 Oct. 2015. The aim of the Act was to consolidate and update consumer protection laws in the UK. Among the provisions that have been combined in the Act are: Supply of Goods and Service Act 1982; Sale of Goods Act 1979; Unfair Contract Terms Act 1977; and Unfair Terms in Consumer Contract Regulations 1999 (SI 1999/2083). The Consumer Protection from Unfair Trading Regulations 2008 (SI 2008/1277) is a statutory instrument made by the UK under the European Communities Act 1972. It came into force on 26 May 2008.
- 8) 'A State within which different territorial units have their own rules of law in respect of contractual obligations shall not be bound to apply this Convention to conflicts solely between the laws of such units.'
- 9) The rules under the Rome Convention are pretty similar to the rules under the Rome I Regulation (most commercial contracts contain an express choice of law clause in any event), so the position under the law governing non-contractual obligations is not expected to change that much, unlike that for non-contractual obligations since different treaties will apply. The old rules governing non-contractual obligations do not allow parties to choose the law that applies to non-contractual relations, which may lead to a different conclusion than that under the Rome II Regulation.
- 10) Contracts (Applicable Law) Act 1990, s. 2(3).
- 11) Rome Convention, Art. 1(1). With the exception of re-insurance contracts (Art. 1(4)), the Convention does not apply to a list of obligations/contracts under this Convention; see Art. 1(2) and (2).
- 12) *Ibid.*, Art. 10.
- 13) *Ibid.*, Art. 3.
- 14) *Ibid.*, Art. 4.
- 15) *Ibid.*, Art. 4(2).
- 16) *Ibid.*
- 17) *Ibid.*, Art. 4(3).
- 18) *Ibid.*, Art. 4(4). The single-voyage charter party is treated like a carriage of goods contract.
- 19) *Ibid.*, Art. 4(5).
- 20) *Ibid.*, Art. 5(3).
- 21) *Ibid.*, Art. 6(2)(a).
- 22) *Ibid.*, Art. 6(2)(b).
- 23) *Ibid.*, Art. 7.
- 24) *Ibid.*, Art. 8.
- 25) *Ibid.*, Art. 9(3).
- 26) *Ibid.*, Arts 9(1)–9(2).
- 27) *Ibid.*, Art. 9(5).
- 28) *Ibid.*, Art. 9(6).

- 29) A.M. Al-Hawamdeh, *The Effect of the Rome I Regulation upon the Choice of Non-State Law and 'Amiable Composition' by Parties in Arbitration*, 33 (5) *Bus. L. Rev.* 116–119 (2012); B. Yüke, *The Relevance of Rome I Regulation to International Commercial Arbitration in the European Union*, 7 (1) *JPI* 149, 157–160 (2011); M. Giuliano & P. Lagarde, Report on the Convention on the Law applicable to Contractual Obligations (1980 O.J. C282/1; A.J. Bělohávek, *Law Applicable to the Merits of International Arbitration and Current Developments in European Private International Law: Conflict-of-Laws Rules and Applicability of the Rome Convention, Rome I Regulation and Other EU Law Standards in International Arbitration*, particularly para. 2.19, available at www.czechyearbook.org/law-applicable-to-the-merits-of-international-arbitration-and-current-developments; G. Born, *International Commercial Arbitration* 2113 (Austin, Wolters Kluwer 2009); *Syska v. Vivendi Universal S.A.* (2008) EWHC 2155 (Comm): where it was stated at para. [99] that the Rome Convention does not apply to arbitration; F. Marrella, *The New (Rome I) European Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations: What Has Changed?*, 19 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 87, 107 (2008). CMV Clarkson & J Hill, *The Conflict of Laws* 256 (3d ed., OUP 2006); AP Quinn, *The Rome Convention on Contracts – Its Relevance to Arbitration*, 3 *Arb. & Dis. Res. L. J.* 101 particularly 105–106 (1994); J Hill, *Some Private International Law Aspects of the Arbitration Act 1996*, 46 *Intl. & Comp. L.Q.* 274, 301 (1997); K Boele-Woelki & V Lazic, *Where Do We Stand on the Rome I Regulation?*, available at <http://digitur-archive.library.uu.nl/law/2008-0404-200555/Boele-Woelki-Lazic-Where-do-we-stand-on-the-Rome-I-Regulation.pdf>; JDM Lew, *Relevance of Conflict of Law Rules in the Practice of Arbitration*, in *Planning Efficient Arbitration Proceedings – The Law Applicable in International Arbitration* 447, 449 (A) van den Berg ed., The Hague, Kluwer Law International 1996; M Bogdan, *Concise Introduction to EU Private International Law* 117 (Groningen, Europa Law Publishing 2006); P Stone, *EU Private International Law* 117 (Groningen, Europa Law Publishing 2006); Cheltenham, Edward Elgar Publishing 2006; A Giardina, *International Conventions on Conflict of Laws and Substantive Law*, in *Planning Efficient Arbitration Proceedings – The Law Applicable in International Arbitration* 459 (van den Berg ed., The Hague, Kluwer Law International 1996); WL Craig, WW Park & J Paulsson, *International Chamber of Commerce Arbitration* 328 (3d ed., New York, Oceana Publication 2000); JF Poudret & S Besson, *Comparative Law of International Arbitration* paras 687, 584–585 (2d ed., London, Sweet & Maxwell 2007). For focusing on the relation between Rome Conv and arbitration; see AE Anton & P Beaumont, *Anton and Beaumont's Civil Jurisdiction in Scotland: The Brussels and Lugano Conventions* 360 (2d ed., Edinburgh, W Green/Sweet & Maxwell 1996); H Yu, *Choice of Laws for Arbitrators: Two Steps or Three*, 4 *Intl. Arb. L. Rev.* 152, 154 (2001). Centring the same debate but on Rome I; see Bělohávek, *supra* n. 29; JDM Lew, *LA Mistells & SM Kröll, Comparative International Commercial Arbitration* (The Hague, Kluwer Law International 2003), paras 18–86–96; R Merkin, *The Rome I Regulation and Reinsurance*, 5 *J. Priv. Intl. L.* 69, 75 (2009) where he wonders whether tribunal mentioned in Recital 12 include 'arbitral tribunal'; A Dickinson, *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-Contractual Obligations* para. 3.78 (OUP 2008). A.J. Bělohávek, *Law Applicable to the Merits of International Arbitration and Current Developments in European Private International Law: Conflict-of-Laws Rules and the Applicability of the Rome Convention, Rome I Regulation and Other EU Law Standards in International Arbitration in Czech Yearbook of International Law* vol. 1, 25 (Alexander J. Bělohávek & Naděžda Rozehnalová eds., Juris Pub 2010); Yüke, *supra* n. 29, at 149, 173–177. Whereas some recitals in the Rome I Regulation (Preamble, recitals 4, 6, 8, 16, 37) give the impression that it is binding only on courts not arbitral tribunals, others (1, 12, 15) opt for an expansive applicability of the Regulation to encompass arbitration through the reference to 'judicial cooperation in civil matters'. From arbitral awards signifying this controversy, see Third Partial Award of 1998 in ICC Case No. 7472 in HA Grigera Naón, *Choice-of-Law Problems in International Commercial Arbitration*, 289 *Recueil des Cours* 9, 240 (2001). Similarly, see Final Award of 1991 in Case No. 6527 in 7 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 88 (1996). The arbitral tribunal seated in London in respect of a contract for delivery of goods between two Greek parties (one working from the UK) considered the Convention besides the conflict of laws rules in English and Greek laws as modern laws applicable to contractual obligations. Although the arbitral tribunal ended up not applying the Convention, this was merely premised on the fact that it comes into force between Greece and the UK after the conclusion of the contract. See also Partial Award of 1993 in Case No. 7177 in 7 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 89 (1996); Partial Award of 1992 in Case No. 7319 in 5 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 56 (1994); Final Award of 1990 in Case No. 6360 in 1 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 24 (1990); Interim Award of 1990 in Case No. 6149 in JJ Arnaldez, Y Derains & D Hascher, *Collection of ICC Arbitral Awards 1991–1995* 315 (1997); Final Award of 2000 in Case No. 10303 in 19 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 114 (2008); Interim Award of 2002 in Case No. 11864 in 19 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 119 (2008); Interim Award of 1999 in Case No. 9893 in 19 *ICC Intl. Ct. Arb. Bull.* 110 (2008).
- 30) See www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/42/contents.
- 31) Private International (Miscellaneous Provisions) Act 1995, s. 1(1). If the tort relates to death or personal injury, the applicable law would be the law of the place where the claimant sustained the injury (s. 1(2)(a)); if the cause of action was a damage to property, the applicable law would be the law of the place where property was located at the time of damage (s. 1(2)(b)); for any other event constituting a tort or delict, the applicable law would be the law of the place where the most significant element or elements constituting the cause of the tort occurred (s. 1(2)(c)).

- 32) See www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/26/contents/enacted; cf. ss. 9 and 10. The Act comes into force on 1 Jan. 2014 and extends to England and Wales only, except that it extends to Scotland in some sections. The Northern Ireland Assembly upon a behest of the Finance Minister, Sammy Wilson, refused to apply the Act there. Hence, the former UK laws concerning defamation still applies there, and Northern Ireland is expected to be the new capital of 'Libel Tourism' after London. The Act did not mention the torts that apply for defamation, instead it adopts a general rule that a statement is defamatory if it likely to cause 'serious harm' to the reputation of the claimant. For a body that trades for profit, a harm is not serious unless it has caused or is likely to cause 'serious financial loss'; for that purpose, 'injury to feeling' does not satisfy that test for such bodies; see Defamation Act 2013, s. 1. See also *Thornton v. Telegraph Media Group Ltd.* (2010) EWHC 1414, in which the decision of the House of Lords in *Sim v. Stretch* (1936) 2 All E.R. 1237 was considered an authority for what represents a 'threshold of seriousness' in what is defamatory.
- 33) In Case C-185/07 *Allianz S.p.A v. West Tankers Inc.* (*West Tankers*), the ECJ ruled that it was incompatible with the Brussels Regulation for a Member State court to grant an anti-suit injunction to restrain a party from commencing or pursuing proceedings in the courts of another Member State in breach of an arbitration agreement. That decision was controversial because it was regarded as extending the application of the Brussels Regulation to arbitration in a manner inconsistent with the proper interpretation of the Regulation and allowing parties to be faced with 'torpedo actions' in Member States in breach of arbitration agreements without granting the aggrieved party a shield against such manipulative action. In Case C536/13 *Gazprom OAO v. Lithuania*, the Supreme Court of Lithuania made a preliminary ruling request to the CJEU concerning the relation between arbitration and the Brussels I Regulation No. 44/2001 on jurisdiction and the recognition and enforcement of civil and commercial matters for the purpose of granting anti-suit injunctions. Art. 1(2)(d) excludes arbitration from the Regulation's scope under the 'arbitration exception'. The CJEU's decision focused on the facts of the case, where the proceedings brought in breach of the arbitration agreement and the proceedings to recognize and enforce the arbitral award (anti-suit injunction) were before the same Member State court. The decision opens the door to the prospect of a Member State court enforcing an anti-suit injunction of an arbitral award, while the court of another Member State permitted the proceedings brought in breach of the arbitration agreement. How far the decision in *Gazprom* could be extended, only time can tell, and the CJEU may well be called upon again to clarify this point, but it is unlikely that this would be through the UK after Brexit.
- 34) See Case C-536/13 *Gazprom OAO v. Republic of Lithuania* (13 May 2015). For more on the Brussels regime post-Brexit, see Sara Masters QC & Belinda McRae, *What Does Brexit Mean for the Brussels Regime?* in this special issue.
- 35) For more on anti-suit injunctions post-Brexit, see also Kate Davies & Valeriya Kirsey, *Anti-Suit Injunctions in Support of London Seated Arbitrations Post-Brexit: Are All Things New Just Well-Forgotten Past?* in this special issue.
- 36) See the CityUK Survey on arbitration, available at www.thecityuk.com/assets/2016/Reports-PDF/UK-Legal-Services-2016.pdf.
- 37) See, e.g. New York Convention, Art. V 2(b). Moreover, Art. IX of the European Convention on International Commercial Arbitration (Geneva 1961) limits the rejection of an award to the country where the award was made and without explicit mention of public policy as a ground for *vacatur*. Similarly, both the Inter-American Convention on International Commercial Arbitration (Panama 1975) and the Inter-American Convention on Extraterritorial Validity of Foreign Judgements and Arbitral Awards (Montevideo 1979) refer to public policy of the enforcing or recognizing state as a ground for rejecting the award, in Arts 5(2)(b) and 2(h), respectively. The UNCITRAL Model Law adopts a cumulative approach by incorporating public policy as a ground for setting aside the award in the country where the award was made (Art. 34(2)(b)(ii)) and the country where enforcement or recognition is sought (Art. 36(1)(b)(ii)).
- 38) See, e.g. Algerian Law No. 83/1993, Art. 458bis23(h) and Lebanese Law No. 90/1983, Art. 817(5).
- 39) See, e.g. Tunisian Arbitration Act 1993, Art. 81(II) and Romanian Private International Law Relations Act 1992, Arts 168(2) and 174.
- 40) See, e.g. Republic of Korea (Arbitration Act 1999, Art. 36(2)(b)); UAE (Code of Civil Procedure 1992, Art. 235(vi)); Qatar (Code of Civil and Commercial Procedure 1971, Art. 380(4); and Oman (Arbitration Act 1997, Art. 53).
- 41) See, e.g. Sweden (Arbitration Act 1999, Art. 55(2)); Austria (Code of Civil Procedure 1983, Art. 595(1)(6), Austrian Arbitration Act 2013, ss. 605(1)-(2), 611(2), (5), (8)); and Poland (Code of Civil Procedure 1964, Arts 712(1)(4), 1146 and 1150 as amended in 2005, Part Five: Arbitration; Arts 1206(2)(2), 1214(3)(2)).
- 42) See, e.g. Egypt (Law No. 27/1994, Art. 58(2)(b)); Brazil (Law No. 9.307/1996, Art. 39(ii)); and India (Arbitration and Conciliation Act 1996, s. 7(2)(b)(ii)).
- 43) See Yemen (Code of Civil Procedure 1992, Art. 285).

- 44) Laws of many countries simply refer to 'public policy'. See, e.g., United Kingdom (dealing with the New York Convention foreign awards) (English Arbitration Act 1996, s. 103(3)); Belgium (Judicial Code in force as from 1 Sept. 2013, Arts 1712(1); 1717(3)(b)(i), 1721(b)(ii)); Russia (Law of the Russian Federation on International Commercial Arbitration 1993, Art. 36(2)); and Singapore (International Arbitration Act 23 of 1994, rev. 2002, Informal Consolidation, version in force since 1 June 2012, Ch. 34A, Arts 11(f), 31(4)(b), 34(2)(b)(ii), 36(1)(b)(ii), Second Sch., Art. V(2)(b)).
- 45) For the range of cases suggesting the expansion of public policy principles beyond national law (i.e. European and international law), see Alex Mills, *The Dimensions of Public Policy in Private International Law*, 4 JPIIL 201, [2.1], [3.3] (2008).
- 46) 'The court will be even slower to invoke public policy in the field of conflict of laws than when a purely municipal legal issue is involved': *Vervaeke v. Smith* (1983) 1 A.C. 145, 164. See most recently, *Pencil Hill Ltd. v. U.S. Città Di Palermo S.p.A.* (Case BA40MA109), QBD (Merc.) (Manchester), 19 Jan. 2016 (unreported); *Cavendish Square Holding B.V. v. Talal El Mahdissi together with ParkingEye Ltd. v. Beavis* (2015) UKSC 67. See C.B. Nutting, *Suggested Limitations on the Public Policy Doctrine*, 19 Minn. L. Rev. 196 (1995).
- 47) (1987) 2 Lloyd's Rep. 246.
- 48) *Ibid.*, at 254.
- 49) (1999) 2 Lloyd's Rep. 222.
- 50) (2000) Q.B. 288.
- 51) *Ibid.*, at 305. It should be noted that despite his dissenting opinion in this case, Waller, L.J.'s view on this particular point, which is related to the *Lemenda* case analysis, seems to have been endorsed by the majority. A. Dickinson, *Third-Country Mandatory Rules in the Law Applicable to Contractual Obligations: So Long, Farewell, Auf Wiedersehen, Adieu?*, 3 JPIIL 53 (2007); A. Chong, *The Public Policy and Mandatory Rules of Third Countries in International Commercial Arbitration* in their 2002 Report and Resolution has defined 'international public policy' in Recommendation 1(c) as 'the body of principles and rules recognised by a State, which, by their nature, may bar recognition or enforcement of an arbitral award rendered in the context of international commercial arbitration when recognition or enforcement of said award would entail their violation on account either of the procedure pursuant to which it was rendered (procedural international public policy) or of its contents (substantive international public policy)'. ILA (Committee on International Commercial Arbitration), *Final Report on Public Policy as a Bar to Enforcement of International Arbitral Awards* 5 (2002); ILA (Committee on International Commercial Arbitration), Resolution 2/2002, *International Commercial Arbitration* (2002).
- 52) Such as the norms and fundamental principles enshrined in the European Convention on Human Rights (ECHR); Jan Oster, *Public Policy and Human Rights*, 11 (3) 3 JPIIL 542–567 (2015). *Bosphorus Hava Yolları v. Ireland*, 30 June 2005, Reports 2005-VI: 'if, in the circumstances of a particular case, it is considered that the protection of Convention rights was manifestly deficient. In such cases, the interest of international cooperation would be outweighed by the Convention's role as a "constitutional instrument of European public order" in the field of human rights'.
- 53) It has been stated that: 'The public policy exception, which traditionally protects the values and principles of the national legal system, is filled increasingly with ... Community and Convention law.' See J Basedow, *Recherches sur la formation de l'ordre public européen dans la jurisprudence*, in *Le droit international privé; esprit et méthodes: Mélanges en l'honneur de Paul Lagarde* 55 (M-N Jobard-Bachelier & P Mayer eds., Dalloz 2005).
- 54) Case 30/77 (1977) E.C.R. 1999, ECJ.
- 55) *Ibid.*, para. 35.
- 56) French courts have explicitly affirmed this in *Sté Grands Moulins de Strasbourg v. Cie Continentale France*, where it was held that certain rules of European law pertain to international public policy and are to be taken into account when granting or refusing an exequatur. See Rev. Arb. (1990) 130. E.g. Preamble, recital 32 of Rome II Regulation contemplates the prohibition on an EU level of foreign law that provides for 'exemplary or punitive damages of excessive nature' through the value of public policy, yet it left the ultimate determination of this issue to the national law of each Member State. Cf. the reference to 'Community public policy' concerning 'non-compensatory damages' in the Rome II Regulation proposed by the Commission in Art. 24 of the Proposal for the Rome II Regulation (COM(2003)427 final) was rejected by the European Parliament/Legislators and was not included in the final text of the Regulation. See also P. Beaumont & E. Johnston, *can exequatur be abolished in Brussels I Regulation*. See also P. Beaumont & E. Johnston, *can exequatur be abolished in Brussels I Regulation*. See also P. Beaumont & E. Johnston, *can exequatur be abolished in Brussels I Regulation*. See also P. Beaumont & E. Johnston, *can exequatur be abolished in Brussels I Regulation*.
- 57) While retaining Public Policy Defence, 6 (2) JPIIL 249, 258 (2010): 'it is disappointing that while retaining Public Policy Defence, the ECJ remained silent on the important question of principle as to whether there are some uniform aspects of international public policy that need to be protected by a European wide use of the public policy exception'. PF Schlosser, *The Abolition of Exequatur Proceedings – Including Public Policy Review?*, 2 IPRAx 102, 103 (2010). The CJEU can request Member States not to invoke the public policy exception to uphold national values at the expense of EU principles, rather it may require courts of Member States to protect European principles through public policy; see D Bureau & H Muir Watt, *Droit international privé, Tome I, Partie générale* 273, no. 285 (PUF 2007). Jerca Kramberger Škerl, *European Public Policy*. IPIL 461, 477, 480 (2011).

- 58) C. Liebscher, *European Public Policy A Black Box?* (2000), 17(3) J. Intl. Arb. 78–81 (2000). For a conflicting view, see the two decisions rendered by the Austrian Supreme Court (OGH) (Case No. 115/95, 23 Feb. 1998, and Case No. 2372/96, 5 May 1998), where the Court held that any provision of EU law with direct effect is, according to the principle of primacy, part of Austrian public policy. For a critical analysis of these two decisions see C. Liebscher, *European Public Policy and the Austrian Supreme Court*, 16(3) Arb. Intl. 357–366 (2000).
- 59) H. Muir Watt, *Evidence of an Emergent European Legal Culture: Public Policy Requirements of Procedural Fairness Under the Brussels and Lugano Conventions*, 36 Tex. Intl. L. J. 539 (2001).
- 60) P.F. Schlosser, *Arbitration and the European Public Policy*, in *Arbitration and European Law* 85 (Reports of the International Colloquium of CEPANI, Brussels, Bruylant 25 Apr. 1997).
- 61) In principle, competition or antitrust provisions ought to be legally characterized as overriding mandatory norms (*lois de police*), which are a distinct group of norms different from traditional public policy principles.
- 62) Case 126/97 (1999) E.C.R. I-3055.
- 63) HP. Meidanis, *Public Policy and Ordre Public in the Private International Law of the EU: Traditional Positions and Modern Trends*, 30 Eur. L. Rev. 95 (2005). On refusal of recognition/enforcement of awards rendered in breach of EU principles by invocation of European public policy, see *Government of the United States of America v. Montgomery* (No. 2) (2004) UKHL 37; see *Pellegrini v. Italy*, (2002) 35 E.H.R.R. 44; P. Kinsch, *The Impact of Human Rights on the Application of Foreign Law and on the Recognition of Foreign Judgments – A Survey of the Cases Decided by the European Human Rights Institutions, Intercontinental Cooperation Through Private International Law: Essays in Memory of Peter E. Nygh* 214ff (T. Einhorn & K. Siehr eds. 2004).
- 64) A. Briggs, *The Conflict of Laws* 209 (3d ed., Oxford University Press 2013); Meidanis, *supra* n. 63, at 95, 97.
- 65) For a contrasting view, see Michael McIlwrath, *An Unamicable Separation: Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe* in this special issue.

Annexe n°2

**M. McIlwrath, «An unamicable separation : Brexit Consequences for
London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe »,
Journal of International Arbitration Kluwer Law International 2016,
Volume 33 Issue 7 pp.454-455**

Document information

Publication

Journal of International
Arbitration

Jurisdiction

European Union

Bibliographic reference

Michael McIlwrath, 'An Unamicable Separation: Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe', *Journal of International Arbitration*, (© Kluwer Law International; Kluwer Law International 2016, Volume 33 Issue 7) pp. 451 - 462

An Unamicable Separation: Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe

Michael McIlwrath

(*)

I try not to think of divorce as failing at marriage but rather winning at bitterness and resentment.

Unknown

1 INTRODUCTION

In the weeks following the 23 June 2016 Brexit vote, commentary about the likely impact on London as a seat of international dispute resolution has focused on whether the potential legal framework between Britain and Europe will change. Questions have been raised over the enforceability of arbitration awards and judgments rendered in London (1); whether UK-based companies should adopt arbitration instead of UK courts for resolving disputes; a possible lack of uniformity of agreements to mediate (2); and weakened cross-border enforceability of settlements reached in mediation. All have concluded that the future is uncertain because so much depends on whether and how the United Kingdom ultimately negotiates its exit from Europe.

But the potential formal legal framework that will arise is only one factor in determining whether parties are less or more likely to choose a seat. In fact, it may not even be the most important factor. As much as parties may wish to believe they rely on objective assessments of a forum, place of dispute resolution is usually decided by agreement among various preferences, rather than being unilaterally chosen from a menu of static options.

Independently of the likely legal framework that will arise (and even whether the UK ultimately follows through with the exit), the fact that a majority of British voters asked for a legal separation from the European Union (EU) will have consequences for London as a dispute forum in both the short and medium term. (3) This note looks at this impact from two perspectives: (1) on the city's reputation as a forum among non-UK parties who specify or negotiate agreements to resolve disputes, and (2) on the fierce competition from other fora to attract the lucrative business of dispute resolution away from London. (4) While the impact will touch on all forms of dispute resolution, including mediation and court litigation, the main focus here is on London's role as a centre for international arbitration.

These two factors share a common theme, which is that how parties choose a seat relies on their subjective assessments of available alternatives, and perceptions of the alternatives are in constant evolution. Further, parties do not always get what they want, but must often compromise with other negotiating parties who hold their own subjective views of how and where any dispute should be resolved.

When the dynamics by which parties choose their dispute fora are considered against trends already underway, it seems likely that Brexit will accelerate a shift away from London. (5) But this is only with respect to London as a seat. The same considerations and criteria that parties apply to choosing a forum are not the same in appointing arbitrators, and Brexit is unlikely to have a corresponding impact on the appointment of UK-based arbitrators.

2 • IMPACT OF BREXIT ON LONDON'S REPUTATION AS A PREFERRED FORUM FOR INTERNATIONAL ARBITRATION

In our book *International Arbitration and Mediation: A Practical Guide*, my co-author John Savage and I provided a relatively pedestrian comment about the importance of the role of the seat in arbitration, of which similar passages are found in virtually any text on the subject. 'The most important variable in an international arbitration clause is the place (or "seat") of arbitration. It is the city to which the arbitration is legally attached.' (6) We go on to explain why this is so, and why a seat's reputation for supporting or interfering with arbitration is what, in practice, separates an arbitration-friendly place from an arbitration-unfriendly one. This reputation arises from perceptions of the seat and its courts more than the quality of its laws. Many countries today have excellent arbitration laws, and most are party to the New York Convention, but by no means do all of them have arbitration-friendly courts that apply national arbitration legislation and international instruments according to their letter and spirit.

the eyes of parties engaged in contract negotiations. Further, parties also bring into play their own practical considerations that may be unrelated to concluding whether a location is optimal for arbitration or their chosen dispute resolution procedure. Often, convenience, (7) especially geographic location, is a driving force behind their preference and what influences their perceptions of a location. (8)

2.1 Uncertainty created by brexit undermines london's reputation as a seat within europe

A colleague of the author, after reading several post-Referendum bulletins from law firms in the days after the Referendum, circulated an internal email wryly lamenting that they all concluded 'we don't know'. In fact, firms seeking to advise their clients on Brexit consequences found themselves in a difficult situation, since it is impossible to predict the likely consequences when the fundamentals of even when and how an exit will occur are still open issues. This uncertainty does not bode well for London as a seat within Europe.

Today, parties have the ability to select from many countries with legal systems and courts that provide an adequate form of commercial dispute resolution, especially within Europe. Unsurprisingly, predictability is an important factor in their selection. (9)

Possible post-exit scenarios range from the rise of a legal framework that encourages arbitration to one that calls into question the seat. Depending on how (and whether) the UK negotiates the exit from Europe, London may ultimately vaunt a legal framework for arbitration that offers net benefits over the pre-exit regime due to diminished European regulation and oversight. (10) At the other extreme, as Burkhard Hess and Marta Requejo noted on the Kluwer Arbitration blog in the days immediately after the Referendum, the theoretical consequences of Brexit on London-sited disputes could be severe. The future invalidity of all EU instruments on common rules for jurisdiction, and necessary distinctions that will have to be made between EU Member States and non-Member States, raises concerns over the future viability of agreements to resolve disputes there. (11)

In any event, between requesting the divorce and defining its actual terms there will be a long period of uncertainty in which the post-separation framework between the UK and the EU will remain unknown. As a result, the predictability generally associated with London is already being undermined.

2.2 Diminished appeal of a london seat to europeans

Suggestions that the Brexit vote will not affect London as a seat of international dispute resolution are somewhat like a naïve friend who believes asking for a divorce will not harm their relationship with their spouse. Although the future arrangement might soften the negative feelings over separation, the sense of trust will inevitably be diminished.

Independently of any future UK-EU legal framework, London will lose – and has likely already lost – some of its luster among foreign parties, especially in continental Europe.

Historically, European parties negotiating commercial contracts have indeed accepted London as a 'trusted' and 'preferred' seat to resolve commercial disputes. (12) But this acceptance has not been unconditional. London is not similar to other seats of arbitration in Europe. As my former General Electric (GE) colleague Ugo Draetta has observed, London arbitration is sometimes perceived among European parties as being different, especially when Queen's Counsel (QCs) act as arbitrators. To a European party, the procedure can appear to be 'English' rather than the 'international' form with which they are familiar. (13) While it is true that placing the seat of arbitration in London does not by itself require parties to appoint three English QCs as arbitrators, negotiating parties will rightly believe the likelihood of that happening is increased more than diminished by the location of the seat.

European parties with some skepticism towards an English style of arbitration will now find themselves negotiating commercial contracts in light of a situation in which London may appear less neutral, after the majority of UK voters have said they no longer wish to share a political and legal framework with their own governments. Further exacerbating the situation, the Brexit vote was championed by a campaign that, fairly or not, was widely viewed across Europe as having been motivated by hostilities towards foreigners. (14)

An astute observer might caution that the 'neutrality' of a seat of arbitration has little or nothing to do with the prevailing attitudes in the country towards foreigners and foreign parties. Yet perceptions of neutrality nonetheless feature prominently in the eyes of many parties. Indeed, the Swiss arbitration community understands this well, and appears to take every opportunity to remind parties of the country's political neutrality as a reason to site their international arbitrations in Geneva or Zurich. (15)

A change in parties' perception of a seat's neutrality does not need to be significant to have an impact. In fact, the change does not even need to be genuine. Even if a European party does not believe that the UK will be less neutral or hospitable towards foreign parties, Brexit has increased their leverage to negotiate for a place of dispute resolution in their home country or closer to it.

3 BREXIT OPENS THE DOOR TO SUITORS FOR LONDON'S ARBITRATION BUSINESS

The Brexit Referendum arrives at a time when the number of parties specifying London does not appear to be growing. This may be partly due to competition from other fora that have been targeting the lucrative international dispute resolution market for years, and with some success. Parties to an international commercial contract today not only have many viable seats from which they could choose, they actually choose them.

Competing fora are bound to seize upon Brexit as a marketing opportunity to further encourage parties to replace London with their own locations.

3.1 Stagnation of London's share of ICC arbitrations

Unfortunately, measuring the status of London as a seat of international dispute resolution is not an easy task, beginning with the fact that the market itself can at best be vaguely estimated. This is due to a number of reasons, especially: (1) the unquantifiable number of confidential ad hoc cases conducted around the world, (2) the number of institutions that do not publicly report their caseloads, and (3) the absence of standards by which reporting institutions provide their data in a way that is easily comparable with similar information from other institutions. (16) Thus, the available data on caseloads is typically limited to a subset of the total number initiated each year, being proceedings that are administered by institutions that publicly report their caseloads and reliably identify which ones are international. (17)

Fortunately, London's historical pre-eminence as a seat means that it has been repeatedly featured at least in the data of institutions that report their caseloads. Among those, the Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce (ICC) offers a respectable bellwether of whether a forum is growing, just keeping pace, or declining in the global market. Further, the ICC is an institution that is not formally headquartered in London (it is based in Paris) but relies on a series of 'national committees', including in the UK, that promote the use of arbitrations conducted in that country under the institution's rules. (18)

A significant portion of the growth of ICC arbitration in recent years has come from parties expanding the number of places they agree to specify as seats for international arbitration rather than specifying the same cities as in the past. This is evident from the ICC's published statistics for the five years between 1999 and 2004 compared with the most recent five years, between 2011 and 2015. In the period from 1999 to 2004, parties specified between forty-two and forty-nine countries as seats of arbitration. By the most recent five years, from 2011 to 2015, that number had increased to between fifty-six and sixty-three countries. Plainly, parties are today agreeing to arbitrate under the ICC Rules in more countries than ever before.

The growth of international arbitration in non-traditional locations is also demonstrated by the fact that the once pre-eminent centres for international arbitration, especially in Europe, have not kept pace with the overall growth in the ICC's numbers. The UK is no exception.

● In fact, the UK's share of ICC arbitrations has not seen a meaningful increase in recent years. Between 2008 and 2015, the total number of ICC arbitrations initiated each year rose from 664 to 801 new cases (see Table 1). In 2008, the UK seat was chosen by parties sixty-one times (the third most-selected seat) while parties had specified a US seat thirty-four times (the fifth most-selected seat). (19)

Table 1 Shows the Numbers the ICC Reported for 2015

2015 – ICC			
Place of Arbitration		Number of	% of All Places
Ranking 2015		Places	of Arbitration
1	France	93	16.17
2	Switzerland	66	11.48
3	United States	60	10.43
4	United Kingdom	57	9.91
5	Singapore	35	6.09
6	Brazil	21	3.65
6	Germany	21	3.65
8	Austria	17	2.96
8	Spain	17	2.96
10	Romania	15	2.61

As the reported data for 2015 shows, the number of parties specifying a US seat had nearly

seat, after France and Switzerland. (20) London, by contrast, was specified by parties in just fifty-seven ICC cases in 2015, three fewer than 2008.

To put this in context, the ICC total caseload grew by over 20% during the same period. The UK captured none of that growth, a stagnant performance consistent with other major European arbitration seats. France saw a slight rise from eighty-seven to ninety-three ICC arbitrations in that period, and both ● Switzerland and Germany experienced declines even greater than the UK in the number of new ICC arbitrations. (21)

3.2 Brexit presents a marketing opportunity for competing fora

In his post-apocalyptic 'The Second Coming,' poet W.B. Yeats penned that 'things fall apart, the center cannot hold; mere anarchy is loosed upon the world'. If a post-Brexit world signals that things are falling apart and the European centre is not holding, however, we will not have anarchy. Instead, centres outside of Europe (Singapore, Hong Kong, those in Africa and other regional centres) will likely be incentivized to step up their competition with all prominent European seats if they believe the centre is not holding. Singapore, for example, already appears poised to compete for all forms of international commercial dispute resolution used today: arbitration, mediation, court litigation, and hybrids. (22)

But London's most immediate threat will come from other European centres. Rather than simply speculate as to how such events might unfold, I reached out for comment to the Secretaries General of the continental European arbitral institutions who refer to themselves under the informal nickname of the 'Gang of Four': the Vienna International Arbitration Centre (VIAC), the German Institution of Arbitration (DIS), the Milan Chamber of Arbitration (CAM), and the Arbitration Institution of the Stockholm Chamber of Commerce (SCC). (23)

The Secretary General of VIAC, Dr. Manfred Heider, indicated that his institution will address the repercussions of the Brexit vote at the next Vienna Arbitration Days to take place on 24 to 25 February 2017, via a panel discussion on ● 'the changing legal environment'. The consequences of Brexit will be examined by lawyers, academics, and in-house counsel from the UK and continental Europe. Dr. Heider's view is that Brexit will bring an end to aggressive promotion by the UK government and the Law Society of England and Wales of English substantive law and London as a forum for cross-border disputes in Europe. After Brexit, 'these measures will not find fertile soil any more'. He expects that fewer arbitrations seated in London will translate into more taking place in continental European fora, such as the ones his institution and the other three members of the Gang of Four are offering.

Dr. Francesca Mazza, the Secretary General of the DIS, indicated that her institution has not yet planned an event similar to the one VIAC will host in February, but is exploring the idea.

Stefano Azzali, the Secretary General of CAM, agreed that in general, the Brexit vote will cause London to 'lose some of its appeal for law firms, multinationals, international organizations'. He believes that over time, London will be viewed as 'simply a European city, but outside of the EU'. He believes that any difficulties in being able to do business with the UK will further reduce the appeal of London and London-based arbitration institutions. Like Dr. Heider, he believes that at least some of the UK's losses will translate into gains for regional European centres of arbitration like CAM and those of his other colleagues. In particular, he expects CAM's role in Euro-Mediterranean arbitration to be strengthened as a result of Brexit. His institution will raise the impact of Brexit at a Euro-Mediterranean conference jointly organized together with the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), UNCITRAL, and ISPRAMED on 18 January 2017.

By contrast, Annette Magnusson, the Secretary General of the SCC, feels it is still too early to predict the consequences of Brexit and her institution has nothing planned at the moment on the topic. She is skeptical, however, that parties engage in sophisticated reasoning as to whether a city is inside or outside the EU when they agree on an arbitration forum, which suggests to her that the impact of Brexit may not be great.

4 BREXIT IS UNLIKELY TO HAVE ANY EFFECT ON THE APPOINTMENT OF UK ARBITRATORS OR MEDIATORS

The data from the ICC's annual statistical reports suggests that the appointment of arbitrators follows a different trend from the selection of a seat, and the data on the UK demonstrates this well. In 2002, arbitrators from the Switzerland were the most frequently appointed as arbitrators in ICC cases; 152 Swiss arbitrators were appointed followed by 109 from the UK and ninety-five from France. UK ● arbitrators were being appointed twice as frequently as the fifty-three cases in which parties had specified a UK seat. In 2009, arbitrators from Switzerland and the UK were appointed in roughly equal numbers. In 2015, UK arbitrators were far and away the most popular, with 185 appointed, followed by 133 from the US, 111 from Switzerland, and ninety-seven from France. (24) In other words, in 2015 the number UK arbitrators appointed had more than tripled the number of cases that specified a UK seat.

should not come as a surprise. Once a dispute arises, appointments are made in a very different context and applying a different set of considerations from the selection of a seat.

Contracts are frequently negotiated by commercial teams with minimal support of counsel or even no counsel at all. By contrast, when parties appoint co-arbitrators, they act unilaterally, usually after having involved counsel with specialist expertise, and experts are similarly involved when appointments are made by institutions and co-arbitrators.⁽²⁵⁾ Each applies a number of tactical considerations, any one of which may be more important than a prospective arbitrator's relationship with the seat, such as knowledge of the substantive law governing the contract, likely approach to questions of contract interpretation, expertise in the subject matter of the dispute, procedural style or case management skills, etc.. Similar considerations may be brought to bear when appointing mediators.

Obviously, the uncertainty that Brexit has created over the future of London does not give rise to any doubts over whether UK arbitrators will continue to possess the same qualities that have made them attractive to parties and institutions in the past. However continental Europeans may feel about 'QC-style' arbitrations in London,⁽²⁶⁾ the ICC data suggests that arbitral appointments from the UK could continue to grow, or at least should not be affected, even if London's proportionate share of the market for resolving international disputes further declines following Brexit.

5 CONCLUSION: BREXIT UNDERMINES LONDON AS A SEAT

The day when London was among a small handful of cities in which to resolve commercial disputes was already disappearing in 2016. Then came Brexit.

- P 461
P 462
- Current predictions suggest the UK will seek an amicable separation from Europe, but Britons have already asked for a divorce. This inevitably changes how parties see each other.

While London is likely to remain an important hub for international dispute for the foreseeable future, Brexit will diminish the city's relative stature further. Some cases will be lost because of the UK's diminished goodwill among European parties, others because so much uncertainty persists over the UK's future relationship with the EU, and others because other centres will step up efforts to attract the lucrative dispute resolution business. And each time a party has a satisfactory experience resolving a dispute elsewhere, it will be a challenge for London to get their business back.

That's the thing about divorce. Once the other side has moved on, getting back together is not an easy option.

P 462

References

- *) Global Chief Litigation Counsel for GE Oil & Gas, a division of the General Electric Company, based in Florence, Italy. He is the co-author of *International Arbitration and Mediation: A Practical Guide* (Kluwer Law International 2010), and the Chair of the Global Pound Conference (www.globalpoundconference.org, last accessed on September 5, 2016).
- 1) B. Hess & M.R. Requero, *Brexit – Immediate Consequences on the London Judicial Market*, Kluwer Arbitration Blog, 29 June 2016, <http://kluwerarbitrationblog.com/2016/06/29/brexit-immediate-consequences-on-the-london-judicial-mar...>
- 2) N. Alexander, *Brexit and EU Mediation*, 18 July 2016, <http://kluwermediationblog.com/2016/07/18/brexit-and-london-as-a-mediation-venue/>.
- 3) This would be the period between now and when the UK actually exits the European Union (or elects not to exit). Long term would be once the legal framework of the exit (or a decision not to exit) will be in place, and whether a sizeable number of industries that are currently based in London have begun to relocate to other cities in Europe as a result.

- 4) Some commentators have predicted that London will remain, in the long term, an important place of dispute resolution on account of the city's role as a financial centre. See, e.g. Ashurst International Arbitration Briefing, *What Does Brexit Mean for International Arbitration and Investor Protection*, Aug. 2016, available at <http://myreferences.ashurst.com/reaction/pdf/3729646.pdf> ('given London's position as a leading arbitral seat and a financial centre, and the popularity of English law as the law to govern international business relations, we anticipate that the detrimental effect of Brexit will be limited'). But it is by no means a given that the financial centre will remain in a London that is not part of the EU. A survey conducted by the New York Times with senior business executives at major financial institutions immediately after the Brexit vote identified possible successors to London. J. Stewart, *After Brexit: Finding a New London for the Financial World to Call Home*, New York Times, 30 June 2016, available at www.nytimes.com/2016/07/01/business/after-brexit-finding-a-new-london-for-the-financial-world-to-call... One UK law firm couched its predictions for dispute resolution on the possible wider impact, 'if London and the UK become less attractive for international trade'. *Brexit: What Does It Mean for International Arbitration*, <https://www.addleshawgoddard.com/en/insights/insights-briefings/brexit-what-does-it-...> (accessed 14 July 2016).
- 5) For a contrasting view, see Mohamed S. Abdel Wahab, *Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom – Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation* in this special issue.
- 6) M. McIlwrath & J. Savage, *International Arbitration and Mediation: A Practical Guide* 21 (Kluwer Law International 2010). Discussion of the reputation of a seat need not take into consideration the arguments, chiefly from continental Europe, that the law of the arbitration is not the law of the seat, and that international arbitration is instead 'delocalized', governed only by transnational rules of international arbitration and the laws of the places where the award is enforced. *Ibid.*, at 24. In practice, reputation is not independent of the law of the seat, in the sense that municipal arbitration laws and their application do influence perceptions of the place of arbitration.
- 7) Although it is relatively common for tribunals to conduct hearings in a location other than the legal seat of arbitration, the possible flexibility of hearing venue is unlikely to cause a party negotiating a contract to overlook an opportunity to specify a seat near home.
- 8) *Ibid.*, at 33.
- 9) Respondents to the 2010 Queen Mary Survey cited 'predictability' as a principle reason for their choice of law, and also a reason they would continue to use arbitration if it did not offer confidentiality. Queen Mary University of London, *International Arbitration Survey: Choices in International Arbitration* 13, 30 (2010).
- 10) Eversheds Bulletin, *What Does Brexit Mean for Arbitration*, 25 July 2016, available at www.eversheds.com/global/en/what/articles/index.page?ArticleID=en/Litigation_Support/What-does-Brexit... ('Brexit may also improve London's attractiveness as a seat for arbitration. Not only may third parties see English and Welsh law as being more certain and more neutral if it is no longer bound by decisions of the Court of Justice of the European Union (and thus adopt "English law, English seat" when drafting dispute resolution provisions), but the English and Welsh courts may also be willing to re-establish the use of anti-suit injunctions, currently prohibited under EU law, in respect of EU related jurisdictional disputes, to prevent parties from commencing actions in EU courts in breach of arbitration agreements.') See also Kate Davies and Valeriya Kirsey, *Anti-Suit Injunctions in Support of London Seated Arbitrations Post-Brexit: Are All Things New Just Well-Forgotten Past?* in this special issue.
- 11) Hess & Isidro, *supra* n. 1.
- 12) Reactions from several arbitration practitioners in the immediate wake of the Brexit vote asserted that London would not be affected because of the city's historical role as a 'trusted' or 'preferred' seat of international arbitration. These comments make the bold assumption that trust cannot be lost so long as a reliable legal framework remains. See, e.g. S. Lamb, *Why Brexit Does Not Impact London's Standing as a Leading Arbitral Seat*, www.legalweeklaw.com/abstract/brexit-impact-london-s-standing-leading-arbitral-seat-28049 (accessed 5 July 2016) (positing that London will continue to be a preferred seat because, among other reasons, 'London has long enjoyed a reputation as one of the most popular and trusted arbitral seats. The reasons for this reputation have never depended on membership in the EU'); A. Cannon, V. Naish, H. Ambrose, *When Life Gives You Lemons, Make Lemonade: Anti-Suit Injunctions and Arbitration in London Post-Brexit*, <http://kluwerarbitrationblog.com/2016/07/27/when-life-gives-you-lemons-make-lemonade-anti-suit-injun...> (accessed 27 June 2016) ('notwithstanding the dramatic events of the past few weeks, international arbitration in the UK seems set to continue to thrive').
- 13) U. Draetta, *Behind The Scenes in International Arbitration* 5 (Juris 2011).
- 14) A. Wilkinson, *Brexit Was Motivated by Fear of Foreigners: Now It Will Get Worse*, www.vox.com/2016/6/27/12033798/brexit-xenophobia (accessed 27 June 2016).

- 15) ASA, the Swiss Arbitration Association, features an article on its homepage, *Arbitration in Switzerland*, touting 'the specific advantages of arbitration in a country with a long-standing history of neutrality and judicial stability' and the Swiss reputation for being 'politically neutral' and having a 'neutral law' (the latter term being a concept that possibly exists with respect to particular branches of law, i.e. 'neutral as to the law regarding employers and contractors' or in UNIDROIT and similar cross-jurisdictional principles of substantive law). *Arbitration in Switzerland*, www.arbitration-ch.org/pages/en/arbitration-in-switzerland/index.html (emphasis added); see also V. Meyer Bahar, M. Madonna-Quadri & E-V Bohnenblust, *Drafting the Arbitration Agreement*, in *Swiss Arbitration – Practical Aspects and New Developments* 44 (NFK 2015) ('Switzerland offers a neutral and stable environment coupled with a long-standing tradition of arbitration').
- 16) M. McIlwrath & R. Schroeder, *Users Need More Transparency in International Arbitration*, in *The Rise of Transparency* 87, 94 (Juris 2014). E.g. the ICC considers a dispute 'international' when the parties are incorporated in different countries. The ICDR, by contrast, includes in its caseload data all cases in which the parties agree to refer disputes to arbitration under the rules of the American Arbitration Association but which the AAA has concluded have an 'international character'. *Ibid.*, at 94–95.
- 17) See Parties' Preferences in International Arbitration: The Latest Statistics of the Leading Arbitral Institutions, *Global Arbitration Review*, 5 Aug. 2015, available at <http://globalarbitrationnews.com/parties-preferences-in-international-arbitration-the-latest-statist...> (providing the annual reported caseloads between 2012 and 2014 of 11 arbitration institutions).
- 18) While the London-based LCIA may also offer a snapshot of the growth of the London arbitration market, this would then require an assessment of the data reported by other prominent institutions regarding their home locations, such as New York and Singapore. Further, while the LCIA's reported data appears to suggest that the percentage of London's share of the caseload has not been growing in recent years, this could (and probably does) reflect the institution's efforts to market itself outside the UK. It would be inaccurate to characterize the LCIA's success in growing internationally as a rejection by parties of its home location as a site. It therefore appeared more reasonable to look at the data from the ICC, a non-UK based institution with a comparatively large caseload.
- 19) *ICC Annual Arbitration Statistics, 1999–2015*, available at www.iccwbo.org/Products-and-Services/Arbitration-and-ADR/Arbitration/Introduction-to-ICC-Arbitration...
- 20) ICC Press Release, *New York Tops Popularity Ranking as Seat for International Arbitration*, available at <https://nyiac.org/nyiac-core/wp-content/uploads/2016/05/New-York-Leads-the-Pack-for-International-Ar...> (accessed 5 May 2016).
- 21) *Ibid.* An argument could be advanced that locally-based or regional arbitration institutions (the LCIA in London, DIS in Germany, and ASA in Switzerland) have siphoned cases away from the ICC. It is not clear that the data from these institutions would support this, even where the institutions are experiencing some growth. See, e.g. the LCIA registrar's reports, 2000 to 2015, available at www.lcia.org/LCIA/reports.aspx. Moreover, any increase in the caseloads of other institutions does not account for the fact that the overall ICC caseload has been growing. There are leading arbitration institutions based in both New York and Singapore, both cities where growth in ICC arbitrations occurred during the 2008–2015 period.
- 22) In just the past two years and with government support, Singapore has added to the international arbitration services provided by the Singapore International Arbitration Centre by introducing the Singapore International Mediation Centre (providing mediation services), the Singapore International Mediation Institute (setting standards and providing transparency for mediation), the Singapore International Commercial Court (providing court litigation for international disputes, before judges from courts around the world), and most recently the Singapore International Dispute Resolution Academy (for the study and training of international commercial negotiation and dispute resolution). See, e.g. S. Menon, *Shaping the Future of Dispute Resolution and Improving Access to Justice, Keynote Speech to Global Pound Conference*, Singapore, 17 Mar. 2016 (available at www.supremecourt.gov.sg/).
- 23) See M. McIlwrath, *The Gang of Four Rides Again*, Kluwer Arbitration Blog, 30 July 2013, <http://kluwerarbitrationblog.com/2013/07/30/the-gang-of-four-rides-again-pathological-clauses>. The comments reported here were all expressed via email, which are on file with the author.
- 24) *ICC Arbitration in 2015*, slide 5 of 10, www.slideshare.net/ICCWBO/icc-arbitration-statistics-2015.
- 25) On rare occasions arbitrators are also appointed by the courts at the seat of arbitration.
- 26) See Draetta, *supra* n. 13.

© 2019 Kluwer Law International, a Wolters Kluwer Company. All rights reserved.

Kluwer Arbitration is made available for personal use only. All content is protected by copyright and other intellectual property laws. No part of this service or the information contained herein may be reproduced or transmitted in any form or by any means, or used for advertising or promotional purposes, general distribution, creating new collective works, or for resale, without prior written permission of the publisher.

If you would like to know more about this service, visit www.kluwerarbitration.com or contact our Sales staff at sales@kluwerlaw.com or call +31 (0)172 64 1562.

La France, le leader peu contesté des liaisons maritimes avec le continent

Quelque 70 % de parts de marché sur le fret roulier et 90 % pour les passagers. Dans les échanges de marchandises et de personnes entre le Royaume-Uni et le continent européen, la France est bien le champion toutes catégories.

Dans le secteur des passagers, les huit liaisons de ferries de Roscoff à Dunkerque ont transporté 14,4 millions de personnes en 2017, dont 11,7 millions sur le détroit du pas de Calais. S'ajoutent à ce trafic maritime les 18,6 millions de clients des navettes d'Eurotunnel et du train Eurostar.

Seules les liaisons maritimes avec les Pays-Bas franchissent la barre du million (1,9). Concentrées sur le seul port de Zeebrugge à destination de Hull, les traversées maritimes avec la Belgique se limitent à 780 000 passagers tandis que les liaisons transgascogne de Brittany ferries entre Grande-Bretagne et Espagne représentent 330 000 passagers.

Sur le fret roulier, la domination est moins écrasante. Les sta-

tistiques britanniques font état de 6,5 millions de pièces de fret échangées entre le Royaume-Uni et le continent européen en 2017. Environ 4,5 millions de ces poids lourds ont transité par la France, dont 1,6 million par le tunnel et 2,9 millions à bord des ferries. Là encore, l'hégémonie du détroit est écrasante avec 2,7 millions de poids lourds.

Zeebrugge se dit prêt

La concurrence des ports belges et néerlandais est pourtant loin d'être négligeable puisqu'elle se situe à 2,1 millions de pièces de fret. Majoritairement des remorques routières sans chauffeur et des conteneurs sur châssis, alors que les liaisons avec la France sont à l'inverse orientées vers les poids lourds avec chauffeur.



À l'ouest du détroit, Brittany ferries a déjà réussi à se diversifier avec ses lignes Grande-Bretagne - Espagne qui pèsent 10 % de son trafic passagers total et 20 % du fret.

Deux modèles qui s'expliquent par des durées de traversée plus courtes sur le détroit mais aussi par des offres ferroviaires bien plus étoffées dans les ports du Benelux. C'est d'ailleurs la carte qu'entendent jouer le port de Zeebrugge et la compagnie P&O ferries pour contourner les pos-

sibles engorgements en cas de Brexit sans accord. « **Brexit proof Zeebrugge** » : prêt pour le Brexit affiche le port belge, même si les douaniers belges s'attendent eux aussi à un surcroît de travail encore mal évalué.

Frédéric AUVRAY

Le pavillon britannique sur la sellette

Après P&O, qui a passé ses ferries sous pavillon chypriote, Maersk ? Le syndicat d'officiers Nautilus international, tout puissant au Royaume-Uni, s'est alar-

mé en janvier de la volonté du n° 1 mondial de quitter massivement les couleurs de l'Union Jack, dont le géant danois, héritier de P&O Nedlloyd, racheté en 2005, est tra-

ditionnellement un pilier. Maersk a mollement démenti, expliquant qu'il ne recruterait plus d'élèves officiers britanniques. Le syndicat s'en inquiète évoquant déjà des effectifs passés de 66 000 marins en 1977 à 23 000 aujourd'hui.

Un Rif plus compétitif ?

CMA CGM, qui compte 44 navires sous pavillon britannique – sans pour autant y employer beaucoup de Britanniques car les commandants et chefs sont le plus souvent croates ou monténégrins – devrait lui quitter largement le pavillon britannique à l'occasion du Brexit. Le groupe confirme nos informations (« *le marin* » du 24 janvier) et indique parler avec l'administration française pour « rendre le Rif plus compétitif » et permettre d'accueillir sous pavillon français, dès le jour du

Brexit, « une partie » de ses navires britanniques.

« Cela permettra de convaincre d'autres armateurs de venir et profitera à l'attractivité globale du pavillon français et à l'emploi maritime en France », indique-t-on chez CMA CGM, qui a engagé parallèlement des négociations en interne avec ses syndicats de navigants. « Chez nous, la politique restera d'avoir, sous pavillon français, un commandant et un chef français », précise CMA CGM.

Au-delà du pavillon, le Royaume-Uni est le 9^e du monde en termes de propriété de navires, avec un actif de 29 milliards de dollars selon VesselValue qui évoque un risque de déclassement avec le Brexit. Les navires de forage offshore pèsent 8,6 milliards de dollars de ce total, devant les porte-conteneurs (5,3 milliards).

Thibaud TEILLARD



CMA CGM compte 44 navires sous pavillon britannique.

mars 2019

À LA UNE 13

Le port de Calais menacé de congestion

Bête noire des places portuaires, la congestion liée au Brexit menace le trafic des ports du nord. Celui de Calais est en première ligne.

Dans le détroit, Calais sera l'objet de toutes les attentions le 29 mars si Brexit il y a. S'ils sont quelques-uns, à l'image de Jean-Marc Puissesseau, président de la Société d'exploitation des ports du détroit, à jurer *mordicus* que tout se passera sans embûche, un certain nombre de voix s'élèvent pour soulever l'hypothèse inverse.

Malgré les 6 millions d'euros investis sur les ports de Calais et Boulogne – à savoir deux services d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières, des bornes de remboursement de TVA et l'agrandissement du parking avec 200 places supplémentaires –, le bureau de contrôle des douaniers n'est, par exemple, toujours pas sorti de terre alors qu'on est à moins de trois semaines de la date butoir.

La manifestation des douaniers, le lundi 4 mars sur les ports de Calais et Dunkerque (lire ci-dessous), a d'ailleurs montré un aperçu du marasme routier qui pourrait se produire sur la rocade portuaire et à l'entrée du tunnel sous la Manche.



Le 4 mars, les douaniers ont volontairement ralenti la fluidité du trafic sur les terminaux calaisiens. Une image qui pourrait devenir quotidienne en cas de Brexit dur.

La présence migratoire pourrait, elle aussi, compliquer la donne. « Le mot est déjà passé dans les différentes communautés. Les migrants sont nombreux à attendre le Brexit espérant les longues files d'embouteillages de camions », indiquait au *marin*, le mois dernier, François Guennoc, vice-président de l'Auberge des migrants. Dans la nuit du 2 au 3 mars, une centaine de migrants ont aussi tenté de pénétrer dans l'enceinte du port, et certains ont réussi à grimper à bord du *Calais Seaways* (lire sur *lemarin.fr*).

Côté anglais, ce n'est guère plus rassurant. Selon le cabinet de conseil en transport international Drewry, le port de Douvres – qui accueille le tiers du commerce britannique – ne saurait faire face qu'à des perturbations modérées et ne disposerait que d'une faible capacité d'absorption des débordements du trafic.

Le cabinet pointe « un manque surprenant d'analyses objectives et quantitatives sur les implications pour le devenir commercial entre le Royaume-Uni et l'UE, et sur la possibilité d'acheminer le

trafic autrement si Douvres disposait de capacités insuffisantes ».

Face à cela, des réponses s'organisent, à l'image de la société gérant le Cargo community system, qui lance le module intégré Channel pass. « La solution crée une blockchain entre les différents intervenants de la chaîne logistique via un transfert d'informations facilité et des procédures harmonisées », explique Jean-Charles Le Gall, directeur général de CCS Hauts-de-France.

Virginie WOJTKOWSKI

Les douaniers « inquiets et désabusés »

Mobilisés le lundi 4 mars, sur les ports de Calais et Dunkerque, les douaniers ont volontairement ralenti la fluidité du trafic en appliquant un contrôle des plus stricts des transporteurs. Une manière de provoquer une prise de conscience sur des moyens « insuffisants au bon fonctionnement des douanes, notamment vis-à-vis des exigences H24 des bureaux de contrôle », explique l'intersyndicale en attente d'une réaction ministérielle.

En janvier, afin de renforcer les services de contrôle et l'aménagement des ports transmanche en cas de Brexit dur, le gouvernement

a annoncé un plan qui prévoit le recrutement de 700 douaniers : 500 sont attendus courant 2019, qui seront rejoints par 200 autres agents en 2020.

Des agents « recrutés dans la précipitation »

« C'est un effectif pour l'ensemble du territoire et qui ne tient pas compte des 100 à 200 suppressions de postes déjà actées en France. Ce qui rabaisse déjà largement le nombre de nouveaux arrivants », explique Vincent Thomazo, secrétaire général de

l'Unsa Douanes. D'autant plus que ces agents douaniers « recrutés dans la précipitation » seront, pour partie, sortis d'école et partiellement formés sur le terrain.

« Pour les autres, ceux que l'on appelle les agents Paris spécial, ils ont reçu, le 8 février, un mail les informant de leur probable affectation à venir dans les bureaux de Calais ou Dunkerque », reprend Philippe Bollengier, responsable du syndicat national des agents des douanes (Snad) CGT.

Ces agents spécialisés adeptes des situations d'urgence quitteront, provisoirement, leur affectation pour venir grossir les rangs

des ports du littoral de la Côte d'Opale. « Les échanges avec la Grande-Bretagne, devenant pays tiers, nécessiteront de nouveaux contrôles et de nouvelles réglementations. Il faudra faire face à des démarches administratives supplémentaires et on constate bien aujourd'hui que les transporteurs ne sont pas prêts. On nous demande de la fluidité au détriment de la nature de notre travail, précise David-Olivier Caron, secrétaire général de la CFDT douanes. Au nom du trafic on demande aux douaniers de fermer les yeux. »

V. W.

BIBLIOGRAPHIE

I. – TRAITES & MANUELS

- P. Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^{ème} édition, 2016

II. –THESES & MEMOIRES

- J. KHALDI, « L'arbitrage maritime : une étude comparative entre Londres et Paris », Mémoire CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2014
- A. JEAUNEAU, *L'ordre public en droit national et en droit de l'Union européenne. Essai de systématisation*, Thèse, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2015 : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01653127/document>

III. – REPERTOIRES & ENCYCLOPEDIES

- J.-SARRUT, L.MORICAND-SARRUT, *Droit européen des affaires*, Dictionnaire Permanent, Editions Législatives, 2013
- P.CHAUMETTE, *Transports maritimes*, Répertoire de droit européen, Dalloz, décembre 2000.

IV. – ARTICLES

- A. Duff ; M.Seror (trad.), « L'Union face au Brexit », *L'Économie politique*, 2017/2, n°74, p. 26-39
- V. WOJTKOWSKI, « Le port de Calais menacé de congestion », *le marin*, Jeudi 7 mars 2019, Page 13.
- T.TEILLARD, *Le marin*, Jeudi 7 mars 2019, page 12
- M. McIlwrath, «An unamicable separation : Brexit Consequences for London as a Premier Seat of International Dispute Resolution in Europe », *Journal of International Arbitration Kluwer Law International* 2016, Volume 33 Issue 7 pp.454-455
- A.Ozan ; P.Cyril, « Brexit et exequatur », *Petites affiches*, 02/01/2017, 1, page(s) 7-9
- M. Françoise, « Le droit international privé post-Brexit », *AJ Contrat*, 2019, p.106.

- **M.S. Abdel Wahab**, « Brexit's Chilling Effect on Choice of Law and Arbitration in the United Kingdom : Practical Reflections Between Aggravation and Alleviation », *Kluwer Arbitration - Journal of international arbitration*, 01/09/2016, n° 33-SI, page 466
- **R. CARRIER**, « L'antisuit injunction », *DMF*, N°627, 1^{er} juin 2002
- **C.SCAPEL**, « La bataille de la compétence dans le contentieux maritime », *DMF*, 1^{er} février 2017, n°788
- **D. Ndolo ; M. Liu**, « Does the will of the parties supersede the sovereignty of the state? Anti-suit injunctions in the UK post-Brexit », *Arbitration*, 2017, 83(3), p.254-266
- **B. Harris**, Chartered Institute of Arbitrators, « London Maritime Arbitration », 2011

V. – JURISPRUDENCES

- CJCE, 27 Avril 2004, aff. C-159/02, *Turner c/ Grovit*
- CJCE, 10 Février 2009, aff. C-185/07, *Navire Front Comor*

VI. – LEGISLATIONS

. INTERNATIONALES

- Convention internationale sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères conclue à New York le 10 juin 1958 : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580084/200406080000/0.277.12.pdf>
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19780157/201606290000/0.747.341.2.pdf>
- Le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port : https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20FRENCH%20incl%2041st%20amendment_0.pdf
- Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927(01)&from=FR)

- Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale conclue à Lugano le 30 octobre 2007 : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009XG1223\(04\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009XG1223(04)&from=FR)
- Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, C 27/34. : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41998A0126\(02\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41998A0126(02)&from=FR)

. EUROPEENNES

- Dir. n° 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, 19 nov. 2008, JOUE, n° L 323/33, 3 déc. Art. 3. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:FR:PDF>
- Dir. n°2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil, 7 sept.2005, JOUE, n° L 255/160, 30 sept. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0160:0163:FR:PDF>
- Dir. n° 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, 19 nov. 2008, JOUE, n° L 323/33, 3 déc. Art. 19 : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:FR:PDF>
- Dir. 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil, 14 sept. 2016. JOUE L352/9, 24 déc. : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU\(2018\)617499_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU(2018)617499_EN.pdf)
- Dir. 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil, 26 oct. 2005. JOUE n° L310/28, 25 nov. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:310:0028:0039:FR:PDF>
- Dir. 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, 23 avril 2009. JOUE n° L131, 28 mai. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:FR:PDF>
- Règl. n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil, 9 oct. 2013, JOUE, n°L269, 10 oct. : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=FR>

- Règl. n°2658/87 du Conseil, 23 juill. 1987, JOCE, n°L256, 7 sept. : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l11003&from=FR>
- Règl. n° 3577/92 du Conseil, 7 déc. 1992, JOCE, n° L364, 12 déc., Art. 2, §1 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R3577&from=FR>
- Règl. n° 1406/2002 du Parlement et du Conseil, 27 juin 2002, JOCE, n° L208, 5 août. : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL>
- Règl. n°725/2004 du Conseil, 31 mars 2004. JOUE, n°L129, 29 avr. : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0725&from=FR>
- Règl. N°44/2001 du Conseil, 22 déc.2000, JOCE, n°L12/1, 16 janv.2001 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001R0044&from=FR>
- Règl. n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, 12 déc. 2012. JOUE n°L351, 20 déc. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:351:0001:0032:fr:PDF>
- Règl n°593/2008 du Parlement européen et du Conseil, 17 juin. 2008. JOCE n°L177, 4 juill. : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:177:0006:0016:FR:PDF>
- Règl n°864/2007 du Parlement européen et du Conseil, 11 juill. 2007. JOCE n°L199, 31 juill. : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&from=FR>
- Règl. n°4055/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.
- Règl. n°4056/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.
- Règl. n°4057/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.
- Règl. n°4058/86 du Conseil, 22 déc. 1986. JOCE, n° L378, 31 déc.
- Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime : [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117\(01\):FR:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117(01):FR:HTML)
- Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance par les britanniques. Consultable ci-joint : <https://www.consilium.europa.eu/media/20386/st00tscg26-fr-12.pdf>

- Le Traité de Rome du 25 mars 1957 instituant la CEE est consultable à travers le lien hypertexte suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT&from=EN>

.FRANCAISES

- Accord de coopération en matière de justice du 24 avril 1961 entre la France et la Côte d'Ivoire : <https://www.droitivoirien.info/files/01.90.1.-Accord-du-24-avril-1961--Cote-d-Ivoire-France- Cooperation-en-matiere-de-justice.pdf>

. BRITANNIQUES

- The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 : <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/1993/3138/made>
- Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995 : www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/42/contents
- Written evidence from the Port of Felixstowe : <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-arrangements/written/84581.html>

VII. – DOCUMENTS PUBLICS

- Communication aux parties prenantes – « Retrait du Royaume-Uni et les Règles de l'UE dans le domaine des douanes et de la fiscalité indirecte », Commission européenne – Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière ; Direction générale du commerce – Bruxelles, le 30 janvier 2018 : https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/customs_and_indirect_taxation_fr.pdf
- « P&R Liste » :
https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/prohibition_restrictions_list_customs_en.pdf
- Communication aux parties prenantes – « Retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE sur le niveau minimal de formation de gens de mer et la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer », Commission européenne – Direction générale de la mobilité et des transports, Bruxelles, le 19 janvier 2018 :

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/seafarer_qualifications_fr.pdf

- Communication aux parties prenantes, « Retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE dans le domaine du transport maritime », Commission européenne – Direction générale de la mobilité et des transports, Bruxelles, le 27 février 2018 :

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/maritime_transport_fr.pdf

- Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) : https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_fr

- Communication aux parties prenantes, « Retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE dans le domaine de la sûreté aérienne et de la sûreté maritime », Commission européenne – Direction générale de la mobilité et des transports, Bruxelles, le 5 juillet 2018 :

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/aviation_and_maritime_security_fr.pdf

VIII. – SITES INTERNET

- « 1^{er} élargissement de la CEE (1^{er} janvier 1973) », Bastet, 30 décembre 2009 : [<https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/1422-1er-elandissement-de-la-cee-1er-janvier-1973.html>]

- « Union européenne » : https://fr.wikipedia.org/wiki/Union_europ%C3%A9enne#Histoire

- « Association européenne de libre-échange » : https://fr.wikipedia.org/wiki/Association_europ%C3%A9enne_de_libre-%C3%A9change#Histoire

- E. DESCHAMPS, « La fin d'une grande puissance », (c) CVCE.EU by UNI.LU : https://www.cvce.eu/obj/la_fin_d_une_grande_puissance-fr-5f113038-a76f-467f-8ecc-319f70c5ca15.html

- A. Pouchard, « Quarante ans de scepticisme britannique à l'égard de l'Europe », 23 janvier 2013 : https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html

- « Politique Agricole Commune » : https://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_agricole_commune

- « Brexit : tous les événements depuis le référendum » : <https://www.touteleurope.eu/actualite/brexit-tous-les-evenements-depuis-le-referendum.html>

- « Accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne » : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_retrait_du_Royaume-Uni_de_l%27Union_europ%C3%A9enne)
- « Le calendrier du Brexit » : <https://www.lefigaro.fr/fig-data/calendrier-brexit/>
- « Brexit means Brexit : la parole aux professionnels du transport maritime », Dossier de presse – Conférence 23 juin 2017 : http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/presse/dp_brexit_230617_0.pdf
- « What could Brexit mean for the shipping industry ? » Ince & Co, International Law Firm : <https://www.incegd.com/en/documents/pdf-library/shipping/what-could-brexit-mean-to-the-shipping-industry.pdf>
- « Principles of the trading system » : https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm
- « Brexit: the customs challenge », HOUSE OF LORDS, European Union Committee, 20th Report of Session 2017–19; <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/eu-external-affairs-subcommittee/brexit-customs-challenge-debate/brexit-customs-challenge-report.pdf>
- O. Thouard, « Pénurie annoncée sur les postes de déclarants en douane », 11 janvier 2019 : <http://www.supplychainmagazine.fr/NL/2019/2843/index.html>
- « Brexit : les impacts sur les transports maritimes et les ports » : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/brexit-impacts-sur-transport-maritime-et-ports>
- « Research for TRAN Committee - BREXIT: transport and tourism - the consequences of a no-deal scenario », European Parliament, September 2018 : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU\(2018\)617499_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617499/IPOL_STU(2018)617499_EN.pdf)
- Association des juristes franco-britanniques, « Brexit et terrorisme, les nouveaux défis maritimes européens » : http://www.jss.fr/Association_des_juristes_francobritanniques_Brexit_et_terrorisme_les_nouveaux_defis_maritimes_europeens_-1376.awp
- « The History of The LMAA » : <http://lmaa.org.uk/about-us-History.aspx>
- « The LMAA » : <http://lmaa.org.uk/about-us-Introduction.aspx>
- « Admiralty Court » : <https://www.gov.uk/courts-tribunals/admiralty-court>
- A. Wilkinson, « Brexit was motivated by fear of foreigners. Now it'll get worse. » : <https://www.vox.com/2016/6/27/12033798/brexit-xenophobia>

- « Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995 » ;
[https://en.wikipedia.org/wiki/Private_International_Law_\(Miscellaneous_Provisions\)_Act_1995](https://en.wikipedia.org/wiki/Private_International_Law_(Miscellaneous_Provisions)_Act_1995)
- Dictionnaire - Définition d'ordre public :
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/ordre/56375/locution?q=ordre+public#182772>
- « Contempt of Court » :
https://en.wikipedia.org/wiki/Contempt_of_court#England_and_Wales
- « Brexit : l'impact sur les corridors maritimes et les ports français » :
<https://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/brexit-impact-corridors-maritimes-ports-francais.html>
- B.Harris, Chartered Institute of Arbitrators, « London Maritime Arbitration », 2011, 8,
<http://www.lmaa.org.uk/uploads/documents/London%20Maritime%20Arbitration%20by%20B%20Harris.pdf>

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABREVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION.....	5
I – La qualité des relations entre le Royaume-Uni et l’Union européenne.....	6
A. Le « <i>Brexit</i> ».....	6
b. La difficile adhésion du Royaume-Uni au sein de la Communauté économique européenne.....	7
B. Quelques illustrations de la réticence du Royaume-Uni au sein de l’Union européenne	8
II - Le <i>Brexit</i>	10
A. Le déclenchement du Brexit.....	10
a. Le référendum de 2016 : le vote britannique en faveur du Brexit.....	10
b. Le rôle de l’article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l’Union européenne dans le cadre du Brexit	11
1. Présentation du Traité sur le Fonctionnement de l’Union européenne	11
2. Entrée en vigueur et application de l’article 50 du Traité sur le Fonctionnement de l’Union européenne.....	11
c. L’importance de la négociation d’un accord de retrait dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l’Union européenne	13
d. La menace du « <i>no deal</i> »	14
B. Les événements clefs de la négociation de l’accord de retrait du Royaume-Uni.....	15
III – Mise en contexte du Brexit dans le secteur de la marine marchande	16
PARTIE I – LE HARD BREXIT ET LE COMMERCE MARITIME	19
TITRE I – Les libertés européennes et les conséquences d’un <i>hard Brexit</i> sur le secteur de la marine marchande	20
Chapitre 1. Les conséquences douanières d’un Brexit sans accord	21
Section 1. La libre circulation des marchandises	21
Section 2. Les conséquences douanières d’un Brexit sans accord.....	22
A. Les règles applicables au Royaume-Uni en cas de Brexit sans accord.....	23
B. L’adaptation des entreprises maritimes aux exigences douanières en cas de Brexit sans accord	24
C. Les conséquences sur les ports	24
D. Les conséquences sur la circulation des marchandises.....	26
E. Les conséquences sur les postes de représentants en douane	27
Chapitre 2. Le statut des marins et les conséquences d’un Brexit sans accord	28
Section 1. Le statut des gens de mer en période pré-Brexit	28
Section 2. Le statut des gens de mer en période post-Brexit.....	30
Chapitre 3. Le cabotage maritime et le <i>hard Brexit</i>	31
Section 1. Le cabotage maritime pré-Brexit	31
Section 2. La sortie sans accord du Royaume-Uni et les conséquences sur le cabotage maritime	32
Chapitre 4. Les conséquences d’un <i>hard Brexit</i> sur la compétitivité des compagnies maritimes.....	34
Section 1. L’immatriculation des navires au sein de l’Union européenne et la taxe au tonnage	35
Section 2. Les conséquences d’un Brexit sans accord	36

TITRE II. L’acquis européen maritime et le cas d’un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchande	37
Chapitre 1. L’existence d’un acquis européen maritime	38
Chapitre 2. L’avenir de l’acquis communautaire maritime en cas de Brexit sans accord	41
Section 1. Le domaine de la sécurité maritime post-Brexit	41
Section 2. La sûreté maritime post-Brexit	43
Section 3. Les règles environnementales européennes post-Brexit	44
PARTIE II – LE HARD BREXIT ET LE CONTENTIEUX MARITIME	45
TITRE I – La place de Londres en matière d’arbitrage maritime potentiellement remise en cause.....	46
Chapitre 1. La place dominante de Londres en matière d’arbitrage maritime	47
Section 1. La montée en puissance de la place de Londres en matière d’arbitrage	47
Section 2. La place de Londres en matière de contentieux maritime	48
Chapitre 2. La place de Londres en matière d’arbitrage potentiellement remise en cause en cas de Brexit sans accord.....	50
Section 1. La place de Londres remise en cause en cas de Brexit sans accord	50
Section 2. La place de Londres ne sera pas remise en cause en matière d’arbitrage.....	51
TITRE II – L’impact d’un Brexit sans accord sur l’avenir des règlements des différends anglo-européens en matière de contentieux maritime.....	53
Chapitre 1. Les conflits de juridictions et les conflits de lois en cas de <i>hard Brexit</i>	54
Section 1. Le <i>hard Brexit</i> et les conflits de juridictions	54
I. Le règlement des conflits de juridictions au sein de l’Union européenne	54
II. Les conséquences et alternatives aux procédures de règlement des conflits de juridictions en cas de Brexit sans accord.....	55
A. L’exemple du Danemark	56
B. La signature de la Convention de Lugano par le Royaume-Uni	57
C. La mise en place de nouveaux traités multilatéraux ou bilatéraux.....	59
D. Un retour au droit commun	60
a. Potentiel retour aux règles de conflit de juridictions internes et de la Convention de Bruxelles de 1968	60
b. L’hypothèse de l’adhésion à la Convention de La Haye du 30 juin 2005	61
III. La reconnaissance et l’exécution des jugements	62
Section 2. Sur la détermination de la loi applicable	63
I. La détermination de la loi applicable en matière contractuelle	63
A. Détermination de la loi applicable en matière contractuelle pré- Brexit	63
B. Détermination de la loi applicable en matière contractuelle post- Brexit	64
II. La détermination de la loi application en matière délictuelle	65
Section 3. L’exécution des sentences arbitrales post-Brexit	66
Chapitre 2. L’avenir de la procédure d’ <i>antisuit injunction</i> en cas de Brexit sans accord	68
Section 1. La procédure d’ <i>antisuit injunction</i> en période pré-Brexit	69
I. Présentation de la procédure d’ <i>antisuit injunction</i>	69
II. La position européenne concernant la procédure d’ <i>antisuit injunction</i>	71
A. La portée de l’arrêt Turner contre Grovit 2004	72
B. La portée de l’arrêt Front Comor 2009	74
Section 2. L’ <i>antisuit injunction</i> post-Brexit.....	75
CONCLUSION.....	77
ANNEXES.....	80
Annexe n°1	80
Annexe n°2	94
Annexe n°3	103
Annexe n°4	104
BIBLIOGRAPHIE	105

I. – TRAITES & MANUELS	105
II. –THESES & MEMOIRES	105
III. – REPERTOIRES & ENCYCLOPEDIES	105
IV. – ARTICLES	105
V. – JURISPRUDENCES	106
VI. – LEGISLATIONS	106
VII. – DOCUMENTS PUBLICS	109
VIII. – SITES INTERNET	110
TABLE DES MATIERES	113