

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE
SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE
RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN

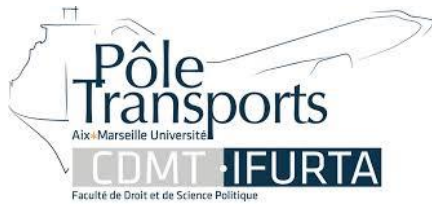
L'ARBITRAGE EN DROIT AÉRIEN ET SPATIAL

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management du transport aérien

Par
Théo SOLIVERES

Sous la direction de Mme Julie LABORDE

Année universitaire 2017-2018



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE
SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE
RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN

L'ARBITRAGE EN DROIT AÉRIEN ET SPATIAL

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management du transport aérien

Par
Théo SOLIVERES

Sous la direction de Mme Julie LABORDE

Année universitaire 2017-2018

REMERCIEMENTS

En premier lieu, ces remerciements s'adressent à Me Jean-Baptiste Charles qui a donné l'impulsion et la direction à prendre pour ce mémoire.

Ensuite l'appui de Me Laurent Archambault dans mes recherches a été d'une grande aide. Je l'en remercie fortement. Ses conseils avisés ont aussi été beaucoup appréciés.

Je remercie également Mme Julie Laborde pour l'intérêt qu'elle a porté à chacun d'entre nous, pour la tempérance et la bienveillance sans faille qu'elle a pu nous exprimer.

Merci également à Mlle Emilie Legris pour ses enseignements qui furent infiniment structurels.

Je remercie Mathilde Bunel pour son soutien perpétuel dans la réalisation de ce mémoire.

Enfin je remercie Gilbert Soliveres et Véronique Di Martino sans qui absolument rien n'aurait été possible.

Sommaire

INTRODUCTION	Erreur ! Signet non défini.
Partie 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial, panorama et particularismes.....	14
Titre 1 : Les domaines spatial et aérien jadis exclusivement dominés par l'Etat (un cadre d'origine publique)	15
Chapitre 1 : Des droits des espaces objet de droit international public	15
Chapitre 2 : La libéralisation progressive des domaines aérien et spatial.....	25
Titre 2 : Une matérialisation et une utilité concrète de l'arbitrage en droit aérien et spatial	33
Chapitre 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial : un spectre couvert tout à fait large.....	34
Chapitre 2 : L'intérêt de l'arbitrage dans les domaines aériens et spatiaux.....	48
Partie II : La réalisation de l'arbitrage en droit aérien et spatial et ses perspectives .	58
Titre 1 : La procédure d'arbitrage en droit arien et spatial entre spécificité et régime généraliste	58
Chapitre 1 : La procédure d'arbitrage international en droit français.....	59
Chapitre 2 : La coexistence d'outils arbitraux spécifiques et généralistes.....	67
Titre 2 : Les perspectives futures de l'arbitrage en droit aérien et spatial	77
Chapitre 1 : Evolution techniques et arbitrage en droit aérien et spatial	77
Chapitre 2 : Perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial relatives à un possible déplacement du centre de gravité du marché.....	86
CONCLUSION.....	97

ABREVIATIONS

AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

CPC : Code de procédure civile

IATA : International Air Transport Association

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

ISS : Station Spatiale Internationale

ESA : Agence Spatiale Européenne

NASA : *National Air and Space Agency*

INTELSAT : *International Telecommunications Satellite Consortium*

INMARSAT : INternational MARtime SATellite organisation

ICTS : International Consultant on Targeted Security

AAA : *American Arbitration Association*

SES : Société Européenne des Satellites

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CPA : Cour Permanente d'Arbitrage

Cass. : Cour de Cassation

Civ. : Chambre Civile

CA : Cour d'appel

RFDAS : Revue française de Droit Aérien et Spatial

CIETAC : Commission Chinoise d'Arbitrage de l'Economie et du Commerce International

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique

INTRODUCTION

L'arbitrage est un mode alternatif de règlement des différends. C'est une forme de « justice privée » qui permet de décider de l'issue d'un conflit sans avoir à recourir (la plupart du temps) à la justice classique : la justice publique d'Etat.

Il est un mode « *dit parfois amiable ou pacifique mais toujours juridictionnel de règlement d'un litige par une autorité (le ou les arbitres) qui tient son pouvoir de juger, non d'une délégation permanente de l'Etat ou d'une institution internationale, mais de la convention des parties*¹ »

L'origine de l'arbitrage remonte plus ou moins loin selon la définition qui lui est attribuée et selon quel élément est jugé le plus structurant de l'arbitrage. En d'autres termes l'arbitrage n'a pas la même origine ou émanation s'il est considéré qu'arbitrage est arbitrage lorsqu'un litige est réglée de manière pacifique en recourant à une personne tierce qui ne représente pas l'Etat ou la justice ou s'il est considéré que l'arbitrage est constitué lorsqu'une réelle procédure d'arbitrage, au sens moderne du terme, est mise en place. A focale est généralement placée sur l'élément constitutif de l'arbitrage sur le recours à une personne privée tierce qui possède une certaine autorité en laquelle les parties placent leur confiance.

D'autres éléments peuvent rentrer en compte dans l'origine réelle de l'arbitrage comme la création de la première Cour d'arbitrage international (la Cour permanente d'arbitrage de La Haye créée en 1899), les premiers arbitrages commerciaux entre personnes privées ou la consolidation de la coutume de l'arbitrage entre Etats.

En droit français il est tentant de placer l'origine de l'arbitrage moderne à la Révolution française notamment par les décrets des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire qui comprend une déclaration portant l'arbitrage en principe constitutionnel et affirmant que l'« *arbitrage étant le moyen le plus raisonnable de terminer les*

¹ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Quadrige/PUF, DICOS POCHE, 2012

*contestations entre les citoyens, les législatures ne pourront faire aucune disposition qui tendrait à diminuer soit la faveur, soit l'efficacité des compromis*² ». Il peut être ressenti d'ailleurs dans ce texte toute la méfiance à l'égard de l'Ancien Régime et de sa justice imprévisible et arbitraire. Dans la même lignée d'autres pourraient considérer que la naissance de l'arbitrage moderne et notamment en droit français remonte à la loi du 31 décembre 1925 autorisant la clause compromissoire exclusivement pour les actes de commerce.

En droit des transports l'arbitrage serait né de la pratique selon Mme la professeure Cécile Legros « *le règlement des litiges issus des relations de transport par la voie de l'arbitrage est ancien. (...) l'Ordonnance de la Marine de 1681 (...) a érigé l'arbitrage en mode naturel de règlement des litiges en matière maritime. Depuis, ce mode de règlement des différends n'a cessé de se développer*³ ». Cécile Legros relève d'ailleurs à juste titre qu'en matière d'arbitrage dans les transports c'est le transport maritime qui a consolidé la pratique et qui en reste aujourd'hui le centre de gravitation. Pour elle, l'usage fréquent de clauses compromissoires notamment contenues dans les « *chartes-parties* » ou contrats d'affrètement standardisés contenant ces clauses est la raison pour laquelle l'arbitrage en transports maritime est aussi fréquent. Il faut préciser ici que l'arbitrage dans les transports maritimes est entré dans les mœurs des professionnels comme manière de régler des différends extrêmement techniques et que dès lors les clauses compromissoires favorisaient la pratique de l'arbitrage.

S'il a été choisi de traiter de l'arbitrage en droit aérien et spatial ce n'est pas par hasard, c'est bien que l'objet de l'étude y a un rôle conséquent à jouer.

En premier lieu qu'est-ce qui peut être entendu sous les termes de « droit aérien » et « droit spatial » ?

Dans cette étude le « droit aérien » et le « droit spatial » constituent évidemment un contingentement juridique où l'arbitrage est observé dans sa théorie et sa pratique sans pour autant y être enfermé. Comme il est développé ci-après, quand bien même les

² Lois des 16 et 24 août 1790, Article premier.

³ « Arbitrage et transports », ; La lettre de la chambre arbitrale internationale de Paris ; n°9 Décembre 2015, p.2

pratiques attenantes au droit aérien et spatial en matière d'arbitrage et en conduite des affaires peuvent présenter des particularités et des spécificités marquées, le régime commun des affaires et de l'arbitrage n'est jamais très loin.

Lorsqu'il est fait référence au « droit aérien » c'est bien le corpus juridique entourant le transport aérien qui est visé. Mais de manière non limitative. Le droit aérien est une matière juridique qualifiée de singulière, *sui generis*. En effet, ses sources sont multiples, on y retrouve du droit public, privé, commercial ou encore international⁴. Les pans de législations qui concernent la matière sont, eux-aussi, nombreux ; en France, on retrouve le Code des transports, le Code de l'aviation civile (repris en grande partie par le Code des transports), en Europe les règlements européens « classiques » mais aussi de la réglementation issue de l'AESA et à l'international avec l'OACI, agence des Nations-Unies créé par la Convention de Chicago en 1944.

La Convention de Chicago peut être considéré comme le point de départ du droit aérien tel qu'on l'appréhende aujourd'hui, posant des principes essentiels tels que la souveraineté des Etats. En effet, l'article premier dispose que « *Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* ». Ensuite, toujours sur la scène internationale, de nombreuses conventions se sont succédées, dont la Convention de Varsovie en 1929 et la Convention de Montréal de 1999.

Le contexte de l'étude dans lequel s'inscrit l'arbitrage ici rassemble à la fois le corpus juridique du transport aérien dans l'activité de transport mais la prise de vue est plus large : toutes les activités en relation avec le transport aérien sont envisagées ici, qu'il soit question de transport de passagers, de marchandises, d'achat, location et vente d'aéronefs, d'accords commerciaux, de droits de trafic, de respect de souveraineté territoriale, de privatisation d'aéroport, d'activité de handling, d'acquisition de compagnies aériennes...

Pour ce qui est du « droit spatial » il en est de même. « Droit spatial » est envisagé comme le droit des activités spatiales. Son corpus juridique est résolument international et regroupe notamment le Traité sur les principes régissant les activités

⁴ L. Peyrefitte, Transport aérien – Généralités, Lexis Nexis JurisClasseur, 9 avril 2018, p.1.

des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes (dit « traité de l'espace ») de 1967, l'accord sur le sauvetage des spationautes, le retour des spationautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1968, la convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux de 1972, l'accord régissant les activités des Etats sur la Lune et autres corps célestes de 1979. Des sources nationales peuvent aussi être citées telles que les décrets américains (qui ont une influence importante sur le développement matériel et juridique de l'ensemble des activités spatiales internationales) ou encore la loi française du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales⁵.

L'étude regroupe ainsi au sein d'un spectre relativement large les problèmes de souveraineté, les activités commerciales spatiales de la construction du satellite à son exploitation en orbite, les investissements internationaux en relation avec une activité spatiale, les conflits relatifs aux fréquences et positionnement de satellites, les droits de télédiffusion, les vols habités, le tourisme spatial, la chute d'engins spatiaux et d'autres encore. La prise de vue se veut généraliste dans la spécialité aérienne et spatiale.

Le droit aérien et spatial constitue le contexte académique de l'étude. Il faut aussi analyser la conjoncture d'un tel contexte.

Le secteur aérien et spatial est infiniment politique, économique et international.

Il est des évidences bonnes à répéter et l'affirmation qui consiste à dire que les secteurs aérien et spatial sont à forte valeur ajoutée fait partie de ces évidences. En effet lorsqu'il est question de transport de voyageurs, d'achat ou vente d'aéronef, d'opération de lancement, les sommes pécuniaires en jeu sont toujours et immanquablement considérables.

En outre le secteur aérien est en pleine croissance. Le trafic a doublé ces vingt dernières années et a vocation à doubler encore pour les vingt années à venir. Le marché du transport aérien asiatique a explosé et la demande reste encore très forte. Le marché

⁵ LOI n°2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales.

africain est en plein développement, la demande dans les prochaines années va croître fortement à mesure qu'une classe moyenne stable émerge. Plus un marché grandit plus il est susceptible d'engranger du contentieux par la multiplicité des acteurs et des activités.

Il en est de même pour les activités spatiales, à mesure que la privatisation des activités spatiales progresse et s'épanouit finalement. Le perfectionnement des techniques relatives aux opérations extra-atmosphériques en fait un marché plus prévisible et relativement plus accessible. Dès lors, si les acteurs du domaine spatial avaient pour habitude de prévoir des clauses de non recours car il s'agissait d'un domaine à haut risque, ce n'est plus si vrai aujourd'hui, de sorte que les litiges se multiplient.

Mais encore ce sont deux secteurs qui ne connaissent pas de frontière et qui sont résolument internationaux. Peu importe les entités (Etats, Organisations Internationales ou entreprises) il est rare qu'une seule nationalité ou qu'un seul Etat soit impliqué dans la réalisation d'activités aériennes ou spatiales. Un chevauchement d'ordres juridiques différents est inévitable et apporte avec lui son lot de conflits de compétence, conflits de loi et de manque de prévisibilité juridique.

Enfin et dernièrement ces deux secteurs sont résolument géopolitiques et stratégiques à deux égards.

Le premier égard est relatif au droit des espaces, de l'exploitation de ceux-là et donc du respect de la souveraineté des Etats. Quoi de plus important et cadre en droit international que la souveraineté. Quoi de plus central que le droit absolu d'exercer son autorité sur son propre territoire. La souveraineté, née lors du traité de Westphalie du 24 octobre 1648 et finalisée par la Charte des Nations Unies⁶ est un gage de stabilité internationale, l'assurance d'une anarchie organisée (puisque aucun Etat n'a autorité sur un autre et que tous sont réputés avoir une souveraineté égale à leurs voisins peu importe leur taille et leur poids). Dès lors, les activités spatiales et aériennes sont dépendantes de la volonté des Etats, de leur coopération et donc des relations qu'ils entretiennent entre eux. Le « droit aérien » et le « droit spatial » sont, au même titre

⁶ 26 juin 1945 ; CNU Article 2, point 1 : « L'Organisation est fondée sur le principe de l'égalité souveraine de tous ses Membres. »

que le droit maritime des droits des espaces infiniment géopolitiques. « *Tout mode de transport présente un intérêt stratégique et l'évolution des techniques confère au transport aérien la place primordiale qui fut autrefois (...) celle de la mer*⁷ ».

Le deuxième égard pour lequel ces secteurs sont stratégiques porte sur les objets et engins utilisés. En effet ces derniers, que ce soit un aéronef ou un satellite peuvent comporter des technologies extrêmement avancées et qui peuvent s'avérer dangereuses, voire à « double emploi ». Certains Etats comme les Etats Unis régulent donc l'accès à certaines informations qualifiées de sensibles et ces données ne sont pas toujours exploitables lors d'un litige dans le cadre d'une justice publique. Les secteurs aérien et spatial font partie donc d'un environnement stratégique certain.

L'intérêt de l'arbitrage se fait alors jour : il intervient dans le règlement de ces différends et son importance est réputée évoluer concomitamment avec la croissance et les changements libératoires des secteurs aérien et spatial. Par sa mise en place contractuelle, par sa procédure et sa finalité, l'arbitrage peut être considéré, comme il est développé plus loin, comme le mode idéal de règlement des différends lorsqu'un accord amiable n'est pas trouvé entre les parties à un litige en droit aérien et spatial.

La présente étude cherche à souligner la place actuelle de l'arbitrage dans le domaine du droit aérien et spatial ainsi qu'à évaluer le rôle que ce mode de résolution des litiges pourrait prendre à l'avenir. Il est aussi exposé à quels particularismes répond l'arbitrage en droit aérien et spatial et comment il se déroule concrètement. Cette étude peut être analysée comme un mélange d'un état des lieux de l'arbitrage en droit aérien et spatial et d'un modeste mode d'emploi de l'arbitrage dans ces domaines.

Compte tenu de l'annonce des enjeux en présence, la question se pose d'emblée : quelle est la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial ?

Pour répondre à cette problématique qui se veut large, cette étude s'articule en deux grandes parties. Est réalisé dans un premier temps un panorama de l'arbitrage en droit

⁷ Les relations aériennes internationales ; Michel G. Folliot ; Pedone 1985 ; p4

aérien et spatial et de ses particularismes (Partie 1) pour ensuite envisager la réalisation de l'arbitrage en droit aérien et spatial et ses perspectives (Partie 2).

Partie 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial, panorama et particularismes

Cette première partie a pour objectif de décrire l'environnement dans lequel se trouve l'objet de l'étude à savoir le droit aérien et spatial, d'analyser son origine, ses dynamiques passées et actuelles et enfin son adaptation au processus de mondialisation libérale.

Puisque le droit est censé évoluer en même temps que les sociétés qu'il souhaite régir de manière adéquate, l'arbitrage en droit aérien et spatial change à mesure que les secteurs aérien et spatial mutent. Le droit accompagne, permet, encadre mais n'est pas réputé créer de secteur économique par lui-même. Ou du moins des occasions économiques peuvent être créées par le droit comme le Règlement européen 261/2004 mais le droit n'a pas créé le secteur concurrentiel, libéral et consumériste aérien.

Ainsi pour saisir la tendance autour du développement et de l'épanouissement de l'arbitrage en droit aérien et spatial il faut décrire son cadre. Cette description montre le passage d'un domaine où la puissance publique jouissait initialement d'une véritable hégémonie à une situation où l'Etat ne fait plus figure que d'autorité régulatrice (Titre 1) et de la remise en cause de cette hégémonie de l'Etat (Titre 2).

Titre 1 : Les domaines spatial et aérien jadis exclusivement dominés par l'Etat (un cadre d'origine publique)

L'Etat est au centre de droits qui constituent un intérêt primordial pour le respect de la souveraineté. C'est le droit des espaces, objet de droit international public (Chapitre 1). Néanmoins en droit aérien et spatial l'Etat donne du mou par le biais des privatisations et libéralisations (Chapitre 2)

Chapitre 1 : Des droits des espaces objet de droit international public

Les espaces représentent un objet tout à fait central du droit international public. Les droits aérien et spatial sont par nature des droits des espaces internationaux. Les espaces internationaux ont toujours provoqué échanges économiques et culturels mais aussi tensions et conflits entre Etats. Ce sont des droits extrêmement stratégiques. Les droits qui intéressent la présente étude et qui constituent le bassin dans lequel l'arbitrage évolue ont forcé l'Etat à se placer comme une puissance aérienne et spatiale (Section 1) dominant très largement toutes activités aériennes et spatiales et préférant à l'arbitrage d'autres moyens de régler pacifiquement leurs conflits.

Section 1 : L'Etat comme puissance aérienne et spatiale

L'Etat est à l'origine du droit aérien et spatial, il contribue à sa naissance (A) et en est un acteur historique et actuel (B).

A) L'Etat dans la naissance du droit aérien et spatial

Il a été évoqué plus tôt l'intérêt que représentait le domaine aérien et spatial dans la conduite des relations internationales : contrôle de l'espace signifie expression sereine de la souveraineté de l'Etat. Les espaces ont toujours été en droit international le nerf de la guerre tant pour la sécurité pour l'appropriation des ressources ou pour l'honneur et le droit aérien comme le droit spatial ne dérogent pas à la règle.

Le droit aérien est un droit jeune qui née avec l'apparition de l'aviation civile au début du XXème siècle. Si la coutume et la jurisprudence internationale décident que « *la*

*mer domine la terre*⁸ » et que par conséquent le contrôle souverain de la terre donne souveraineté automatiquement sur la mer territoriale attenante au territoire, concernant l'espace aérien et spatial cela n'a pas été si évident. En ce qui concerne le droit aérien la question qui se posait était de savoir si la souveraineté territoriale devait aussi s'exercer sur la colonne d'air au-dessus du territoire ou si la liberté de l'air devait primer. La première option a été choisie avec la convention de Paris du 13 octobre 1919.

La Convention posait ainsi le principe d'une souveraineté de chaque Etat sur son espace aérien. Le même débat a occupé les négociations lors de l'élaboration de la Convention de Chicago. En effet, au lendemain de la deuxième guerre mondiale les Etats-Unis, devenus première puissance aérienne mondiale, souhaitent exploiter cet avantage considérable et ainsi soutiennent la doctrine de liberté de l'espace aérien. Mais toujours conscients du potentiel danger que pouvait représenter l'utilisation d'aéronefs, soucieux de développer leurs propres capacités aériennes et investis d'une méfiance pragmatique les Etats ont décidé que la souveraineté sur l'espace aérien au-dessus du territoire resterait la règle. Ainsi l'article premier de la Convention de Chicago de 1944 dispose que « *Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* ».

Le droit spatial lui est né de la même manière que le droit aérien, à savoir par contrainte et dans l'urgence. Si le droit aérien est né de l'apparition de l'aviation civile et de l'utilisation d'aéronefs, le droit spatial se développa dès le lancement par l'URSS du satellite *Sputnik*. A la suite du lancement russe de 1957 l'assemblée générale des Nations Unies décide l'année qui suit d'instituer un comité *ad hoc* pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique. Les développements réalisés par ce comité donnent naissance en 1967 au « Traité de l'Espace » qui donne un cadre juridique général de l'espace extra-atmosphérique. A l'inverse de la convention de Chicago le traité de l'espace dispose en son deuxième article que « *l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation,*

⁸ CIJ, 1951 ; Affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège)

ni par aucun autre moyen ». La règle est donc l'absence de souveraineté dans l'espace extra-atmosphérique et toute activité doit être réalisée de manière pacifique et dans l'intérêt de l'humanité.⁹

L'Etat a un rôle central dans l'élaboration de la norme en droit aérien et spatial mais est aussi évidemment un acteur incontournable et un régulateur certain. Ce rôle n'est pas fixe et peut varier au gré des influences politiques et économiques. La présence ou non de l'Etat dans les activités et donc dans le contentieux conditionne l'occurrence du recours à l'arbitrage.

B) L'Etat acteur aérien et spatial

« Dans le spatial ou l'aéronautique, ce sont les conflits qui ont fait avancer très vite les technologies et les savoir-faire. Aujourd'hui, la très grande majorité des satellites sont pacifiques. » (Patrick Baudry)¹⁰.

L'Etat est acteur dans les domaines aériens et spatiaux à plusieurs égards. Dans un premier temps il peut être évoqué ici le fait que la conquête spatiale, la concurrence entre les Etats dans un climat de guerre froide a très largement contribué à l'élaboration technique et juridique qui connue aujourd'hui. Le succès du lancement de *Sputnik 1* le 4 octobre 1957 qui fut le premier satellite artificiel de l'histoire, puis le succès relatif, seulement un mois plus tard, de *Sputnik 2* qui emmenait la chienne *Laika*, premier être vivant en orbite terrestre, ce fut au tour de l'Homme, Youri Alexeïevitch de connaître l'impesanteur le 12 avril 1961 et de revenir sur terre en héros national soviétique. Selon Phillipe Coué¹¹ l'avancée soviétique fulgurante s'expliquait par la nécessité d'avoir des moyens de frapper le continent américain alors que ces derniers possédaient un atout de taille : des bases aériennes situées à distance suffisante du territoire soviétique pour pouvoir neutraliser l'URSS.

⁹ Article I et IV ; Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes.

¹⁰ Ancien pilote de chasse de l'armée française et deuxième astronaute français. Citation tirée de la rubrique « Economie de l'espace » diffusée sur France Culture ; 23/04/2018.

¹¹ Spécialiste astronautique

Dès le lancement de *Sputnik 1* les Etats Unis d'Amérique comprirent l'ampleur du retard à rattraper sur leur rival soviétique. Piqué au vif les américains réorganisèrent leur filière astronautique de la même manière qu'ils l'avaient fait pour le projet *Manhattan*. La NASA a ainsi été créée le 29 juillet 1958, le corps universitaire a été réorganisé. Dès 1960 les fonds alloués programme spatial américain représentait 4,5 % du budget fédéral total¹². Pour le seul programme Apollo les Etats Unis ont mobilisé plus de 180 000 personnes. Les Etats Unis ont donc rattrapé leur retard et dépassé leur rival soviétique en permettant à l'équipage de la mission *Apollo 11* le 21 juillet 1969 de se poser sur la Lune.

De la même manière, les Etats ont cherché à développer une compagnie nationale. « *Il n'est pas de secteur d'activité qui ait été autant marqué par l'empreinte « nationale » que le transport aérien* ¹³ ». Ces dernières représentaient un symbole de puissance et de modernité. Il faut rappeler ici que l'aéronef porte le pavillon, l'immatriculation de l'Etat et la plupart du temps une référence nationale dans son nom commercial. Pour Michel G. Folliot « *l'aviation commerciale est donc une ambassadrice itinérante et assure la présence du pavillon à l'étranger, de par les mouvements quotidiens d'aéronefs mais aussi par l'entretien de personnels locaux et d'installations fixes* ¹⁴ ».

Les démonstrations de force et de techniques ont poussé les Etats à assurer leur sécurité par la domination. Mais l'escalade n'est jamais loin lorsque les opérations de dominations sont à l'œuvre. Les Etats ont donc recherché dans le même temps à limiter leur potentiel de nuisance par l'élaboration de conventions et accords.

L'Etat a donc posé les bases du droit aérien et spatial et de son industrie, en étant lui-même acteur. Mais l'Etat est aussi et toujours un régulateur et un responsable.

¹² *Hermès*, la revue 2002/2 n°34, Xavier Pascot, C.N.R.S. éditions, note n°15

¹³ « Les compagnies aériennes entre la nation et mondialisation », Pierre Biplan, 2004 Cairn info, p59

¹⁴ « Les relations aériennes internationales », Michel G. Folliot ; Pedone 1985 ; p5

Section 2 : La relative absence de l'arbitrage au profit d'autres modes de règlements des conflits pour les litiges entre Etats

Les Etats se sont obligés mutuellement à cadrer les possibilités qui sont à leur portée en matière aérienne et spatiale. De cette manière l'Etat est, par le biais du droit international, un régulateur et un responsable aérien et spatial (A) certain. L'intérêt d'exposer la place que prend de l'Etat dans l'élaboration et la consolidation des secteurs et du droit aérien et spatial est de démontrer que dans un premier temps le règlement des litiges en la matière se réalisait par d'autres procédés que l'arbitrage (B) vérité qui n'est plus aussi évidente aujourd'hui.

A) L'Etat régulateur et responsable aérien et spatial

L'Etat est un régulateur et un responsable. C'est donc l'Etat qui accorde ou non les droits de trafic et les libertés de l'air concernant son territoire, c'est l'Etat qui tient un registre des aéronefs circulant avec son pavillon. C'est encore l'Etat qui donne son patronage lors de lancements spatiaux. Enfin, c'est toujours l'Etat qui est responsable lors des dommages causés au sol.

En matière aérienne, et ce dès la convention de Paris de 1919, les aéronefs destinés à la navigation aérienne internationale ont pour obligation d'être immatriculé sur le registre d'un Etat contractant. Cette obligation qui fait de l'Etat un régulateur se retrouve dans la Convention de Chicago de 1944 à l'article 20 qui dispose que : « *tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres* ». De cette manière, l'Etat a le devoir de tenir un registre où les aéronefs circulant avec ses marques et pavillon sont recensés. C'est l'Etat lui-même qui impose ses propres conditions d'immatriculation, comme en témoigne l'article 19 de la Convention : « *l'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements* ».

L'article 6 de la Convention de Chicago dispose également qu' « *aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un*

État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation ». Elle dispose aussi à l'article 9 que les Etats ont la possibilité de désigner des zones interdites de survol. A l'inverse, l'Etat a la possibilité de définir les routes aériennes où les aéronefs doivent circuler.

L'Etat est maître de son espace et à ce titre il en est un régulateur. Pour qu'un service aérien international régulier, commercial, puisse être exploité il faut que l'Etat en question l'ait accepté auparavant. Cette acceptation passe par la négociation et la conclusion d'accords bilatéraux (ou parfois multilatéraux). Ce sont les accords de droits de trafic. Les Etats négocient et accordent des droits de circuler, d'embarquer, de débarquer et de cabotage entre eux. Ils définissent les libertés de l'air qui cadrent l'accord. Autrement dit, « *les droits de trafics définissent les fréquences de vols, les points de dessertes et d'escales, les possibilités de partages de codes* ¹⁵ ». A titre d'exemple les derniers droits de trafic négociés par la France ont été conclus avec le Tchad le 4 octobre 2017. La France n'a accordé au Tchad des droits de trafic qu'au titre des troisième et quatrième libertés de l'air.

En matière spatiale il en est de même : l'Etat est un régulateur et un responsable. Les objets spatiaux doivent être immatriculés sur un registre national et sur un registre international tenu par le Secrétaire Général des Nations Unies.

Tout objet spatial est nécessairement rattaché à un sujet de droit international comme en dispose l'article 8 du Traité du 27 janvier 1967 : « *l'État, partie au Traité sur le registre duquel est inscrit un objet lancé dans l'espace extra-atmosphérique, conservera sous sa juridiction et son contrôle, ledit objet et tout le personnel dudit objet, alors qu'ils se trouvent dans l'espace extra-atmosphérique ou sur un corps céleste* ». Qu'ils soient privés ou publics tous les objets spatiaux doivent être immatriculés. L'immatriculation permet l'identification de l'objet en cas de dommage au sol et de vérifier la régularité du lancement. Le sujet de droit international auquel l'objet spatial doit être rattaché peut-être un Etat ou une organisation internationale (sous certaines conditions) comme en décide la Convention sur l'immatriculation des

¹⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/droits-traffic>

objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique du 14 janvier 1975 à son article 7. A l'instar de l'immatriculation des aéronefs ce sont les Etats eux-mêmes qui déterminent les conditions d'immatriculation des engins spatiaux et les renseignements à fournir dans ce but-là.

Il est important pour la suite du développement de l'étude de relever qu'en matière d'activités spatiales privées l'article 6 du Traité de 1967 dispose que « *les activités des entités non gouvernementales dans l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, doivent faire l'objet d'une autorisation et d'une surveillance continue de la part de l'État approprié partie au Traité* ». En d'autres termes, toute activité privée dans l'espace extra-atmosphérique se réalise sous le patronage d'un Etat ou d'une organisation internationale ou ne peut se faire.

La responsabilité des Etats en matière d'activités spatiales est taillée sur les obligations de régulation qui leur incombent. En effet, l'Etat est responsable de ses propres activités spatiales mais également des activités spatiales de ses particuliers. Cette responsabilité comporte deux volets : autorisation et de surveillance dans un premier temps et responsabilité pécuniaire dans le cas de dommages causés au sol. Cette dernière responsabilité est posée par l'article 2 de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux du 29 mars 1972 : « *Un Etat de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet spatial à la surface de la Terre ou aux aéronefs en vol* ».

Le rôle central de l'Etat dans le droit spatial et aérien en tant qu'acteur, régulateur et responsable a donné lieu à des contentieux entre Etats. Ces contentieux ont été le plus souvent réglés par des voies différentes de l'arbitrage, une dynamique qui n'est plus si évidente aujourd'hui.

B) Le règlement des litiges par d'autres procédés que l'arbitrage

Comme le notait en 1985 Michel G. Folliot l' « *intervention de tiers dans le règlement des différends est très rare dans les échanges aériens internationaux* ¹⁶ ». Les Etats ont généralement préféré entre eux et principalement la négociation bilatérale.

D'ailleurs l'article 84 de la Convention de Chicago de 1944 dispose que « *Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord* ». La négociation est entendue comme premier mode de règlement du litige, ensuite vient dans le cadre de la Convention de Chicago, le cas échéant et à la demande d'une des parties au litige la décision du Conseil et enfin peut intervenir, conformément à l'article 85 la procédure d'arbitrage ou de justice devant la Cour de Justice Internationale. Le tribunal arbitral *ad hoc* constitué pour l'espèce ou la CIJ font office de « juridiction » d'appel après que le conseil ait donné sa décision (qui plus de nature politique que juridique, eut égard à la composition du conseil).

Un exemple très récent de cette procédure est l'introduction d'une instance devant la CIJ le quatre juillet 2018 dans le but de faire appel d'une décision rendue par le Conseil de l'OACI le 29 juin 2018. Le Royaume de Bahreïn, la République arabe d'Egypte, le Royaume d'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis ont conjointement introduit une requête introductive d'instance devant la Cour internationale de Justice pour contester la décision du Conseil de se rendre compétent pour trancher du litige opposant le Qatar au quatre protagonistes précités, et d'avoir tranché le litige ne la faveur du Qatar. Pour rappel, le Bahreïn, l'Egypte, l'Arabie Saoudite et les Emirats Arabes Unis avaient pris des contre-mesures internationales consistant en un « embargo aérien » ayant pour objectif l'interdiction de toutes opérations aériennes dans leurs territoires ou au-dessus de ceux-là (survol compris) pour les compagnies qataries. Ces mesures ont été prises

¹⁶ Michel G. Folliot « Les relations aériennes internationales », 1985 ; p249

à partir du mois de juin 2017 au motif que le Qatar soutiendrait des groupes considérés comme terroristes par les quatre Etats, Arabie Saoudite en tête.

Le Conseil de l'OACI avait ainsi décidé le 29 juin 2018 que les restrictions prises à l'encontre des aéronefs immatriculés au Qatar n'étaient pas justifiées et légales.

En tout et pour tout monsieur le professeur Paul Stephen Dempsey¹⁷ relevait en 2004 que dans l'histoire de l'aviation internationale seulement six affaires de droit international public ont été réglées par l'arbitrage, cinq ont été soumises au Conseil de l'OACI et douze (maintenant treize) devant la CIJ¹⁸. Il faut aussi préciser que sur ces douze affaires soumises à la CIJ, pour dix de ces cas la Cour a décidé qu'elle n'était pas compétente.¹⁹

Il peut être relevé que la procédure de la CIJ ressemble en quelques points à une procédure d'arbitrage.

En premier lieu dans la jurisprudence internationale publique générale, les sentences arbitrales étaient monnaie courante et c'est dans cette dynamique que s'inscrivait jadis la Cour Permanente de Justice Internationale et que s'inscrit actuellement la CIJ.

La Cour est compétente exclusivement si les Etats ont exprimé leur volonté de reconnaître la Cour et ses décisions. Cette acceptation se réalise le plus souvent au travers de DFJO²⁰ qui donne compétence à la Cour tout en limitant son champ d'action.

Ensuite, il faut que ces déclarations coïncident entre les Etats pour que la Cour soit compétente. Ce qui n'est pas sans rappeler que dans une procédure d'arbitrage les parties décident eux-mêmes de l'étendue des pouvoirs du tribunal arbitral et la matière exclusive qu'il a à traiter. En outre la procédure de la Cour prévoit qu'un juge de

¹⁷ Professeur de Gouvernance mondiale en droit aérien et spatial « Global Governance in Air & Space Law » et ancien directeur de l'institut de droit aérien et spatial de l'université de McGill (2002-2012).

¹⁸ « *Flight of fancy and fights of fury : Arbitration and adjudication of commercial and political disputes in international aviation* », Paul Stephen Dempsey, Georgia journal of international and comparative law, volume 32, number 2, 2004, p234

¹⁹ *Id.* p287

²⁰ Déclaration Facultative de Jurisdiction Obligatoire, article 37§3 Statut CIJ

chaque Etat partie au litige soit présent à l'affaire²¹ . Lorsque ce n'est pas le cas les Etats en litige ont la possibilité de nommer un juge *ad hoc*.

Enfin, il est possible pour la Cour de prévoir la création de chambre *ad hoc* spécialement prévue pour régler un litige en particulier, cette procédure peut prévoir la présence d'un corps réduit de juges (3 juges au minimum)²².

Ces éléments font écho à la procédure arbitrale mais la Cour de Justice Internationale reste une institution juridictionnelle ne présentant pas les avantages de l'arbitrage, d'autant plus que seuls les Etats sont autorisés à se présenter devant elle²³.

En matière spatiale la négociation est tout aussi importante. En témoigne l'affaire du satellite nucléaire soviétique *Cosmos 954*. Ce dernier s'était écrasé dans les Territoires du Nord-Ouest canadiens le 24 janvier 1978 après avoir connu une panne. Les autorités canadienne et américaines ont opéré le nettoyage de la zone canadienne touchée par les retombées radioactives, l'opération avait été nommée « *Morning light*²⁴ ». Le Canada et l'URSS ont alors trouvé un accord financier pour régler l'affaire qui était loin d'être anodine. La réclamation réalisée par le Canada s'est faite dans les règles de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux par « *voie diplomatique*²⁵ ». Le Canada a été indemnisé à hauteur de vingt millions de dollars canadiens et les restes du satellite furent rendus à l'URSS au grand dam des Etats Unis.

En outre « les contrats de construction de satellite ou de services de lancement prévoient dans une grande majorité des cas une tentative de règlement amiable avant de recourir à l'arbitrage à proprement dit²⁶ ».

Il en est de même pour les compagnies aériennes ou entreprises réalisant des activités spatiales, la négociation et la transaction étaient souvent préférées à tout autre mode

²¹ Article 31 §3 Statut CIJ

²² Article 26 Statut CIJ

²³ Article 34 Statut CIJ

²⁴ « Lumière du matin »

²⁵ Article IX, Convention sur la responsabilité internationale des dommages causés par des objets spatiaux

²⁶ « *Le règlement des différends dans l'industrie spatiale* », Actes du colloque du 9 et 10 octobre 2015, vol 46, p34.

de règlement des conflits. Les entreprises dans ces deux domaines étaient assez peu nombreuses et soumises aux mêmes contraintes : la perspective de travailler encore ensemble dans l'avenir était quasi évidente. Dès lors un règlement amiable était préféré à une décision qui pourrait mettre à mal les relations entre acteurs peu nombreux.

Mais cette affirmation est de moins en moins vraie car les procédures se multiplient à mesure que les secteurs aérien et spatial se libéralisent et se privatisent. L'apparition de plus en plus prégnante de l'Acteur Privé tend à fonder l'arbitrage comme mode de règlement des différends privilégié.

Chapitre 2 : La libéralisation progressive des domaines aérien et spatial

Le rôle de l'Etat et son incidence sur le mode de règlements de différends en droit aérien et spatial vient d'être développé. Le secteur aérien et spatial a muté, pas dans la même temporalité mais de manière semblable. Les secteurs ont été peu à peu libéralisés puis privatisés rôle de l'Etat s'est amoindri sans pour autant disparaître. Ces mutations ont été réalisées par étapes et ont permis aux acteurs privés d'émerger réellement dans le secteur aérien et spatial. Cet émergement a changé les codes de règlement des différends en faisant clairement apparaître l'arbitrage comme outil et symbole du libéralisme et de la mondialisation.

Ce chapitre s'attarde donc sur la mutation des marchés aériens et spatiaux par leur libéralisation, leur privatisation (Section 1) et l'émergence de nouveaux acteurs (section 2).

Section 1 : Les mouvements libératoires des secteurs aérien et spatial

Les mouvements libératoires des secteurs aérien et spatial ont été réalisés au travers d'actes de libéralisation (A) et par de fréquentes privatisations (B).

A) Des actes de libéralisation du transport aérien et des activités spatiales

La libéralisation, privatisation ou dérégulation du transport aérien s'est réalisée dans un premier temps aux Etats Unis, pour ensuite trouver écho en Europe.

Au lendemain de la fin de la guerre du Vietnam, le président américain Jimmy Carter affiche sa volonté de réemployer le surplus de pilotes, de réutiliser les aéronefs ayant servi et se retrouvant sans mission. C'est une des motivations qui lui font signer le 24 octobre 1978 le *Airline Deregulation Act*²⁷. L'adoption de cette loi fédérale américaine a pour effet de mettre un terme au contrôle au *Civil Aeronautic Board*²⁸ (CAB), institution fédérale chargée depuis 1938 de réguler tout le transport domestique aérien américain, de la définition des routes et des prix jusqu'à l'accès au marché des transporteurs aériens. A la fin de ce contrôle, a été préférée la libéralisation du transport aérien domestique américain.

Les transporteurs aériens, compagnies aériennes se sont alors multipliées, les routes aériennes ont fleuri et les prix ont drastiquement baissé. Dès lors un nombre considérable d'acteurs privés a émergé. Cette ouverture à la concurrence s'est ensuite suivie d'une consolidation progressive et à la formation de quelques grandes compagnies aériennes ayant absorbé celles qui devenaient trop faibles.

Au sein de l'Union Européenne (UE) la libéralisation du transport aérien s'est faite par étapes. En premier lieu il peut être relevé que l'arrêt de la CJCE « Nouvelles Frontières » rendu le 30 avril 1986 met fin aux pratiques protectionnistes du transport aérien. La Cour a ainsi décidé que les règles de concurrence du Traité de Rome s'appliquaient au secteur aérien. C'est l'ouverture d'un processus qui s'étale de 1986

²⁷ Loi fédérale de dérèglementation/libéralisation du transport aérien

²⁸ Bureau aéronautique civil

à 1997 durant lequel la libéralisation du transport aérien européen s'installe. Progressivement les accords de tarifs entre compagnies sont interdits, les partages de capacités deviennent obsolètes et le cabotage est autorisé.

Le point d'orgue de cette libéralisation occidentale des transports aériens est la signature de l'accord *Open Skies* - ciels ouverts- entre les Etats Unis et l'Union européenne le 25 avril 2007. Cet accord prévoit l'ouverture totale des liaisons transatlantiques pour les compagnies européennes et américaines. Il est intéressant de relever par ailleurs que cet accord de ciels ouverts entre les Etats Unis et l'Union Européenne comporte à l'article 19 une clause de règlement des différends qui fait appel à l'arbitrage. L'arbitrage découlerait de cette libéralisation.

En matière spatiale, les Etats Unis ont très largement donné l'occasion aux acteurs privés de s'exprimer et de prendre le relai de l'Etat dans ses activités spatiales. Quand bien même l'Etat reste responsable au niveau international comme en témoigne les précédents développements, les entreprises privées ont pris une place considérable par le biais d'une politique spatiale tout à fait libératoire.

Ainsi, aux Etats Unis le *Commercial Space Act* de 1984 donne les conditions dans lesquelles le recours aux entreprises privées est possible dans le cadre d'activités de lancement. Les actes de commercialisation des activités spatiales se sont succédés au cours des deux dernières décennies au travers de plusieurs lois fédérales : *Commercial Space Launch Act* de 1984, de 1997, de 1998 et le *Commercial Space Launch Competitiveness Act of 2015*. Ce dernier peut aussi être retrouvé sous le nom de *Spurring Private Aerospace Competitiveness and Entrepreneurship Act of 2015* ou de *SPACE Act of 2015*. Cette loi fédérale donne le droit à tout citoyen américain d'explorer et d'exploiter toutes les ressources spatiales à l'exception des matières organiques. En d'autres termes, le gouvernement américain donne autorisation aux entreprises américaines de réaliser des exploitations minières extra-atmosphériques. A noter que cette loi fédérale paraît venir à l'encontre des buts et principes posés par le traité de l'Espace de 1967.

Enfin comme symbole de la libéralisation et de la place plus grande donnée aux entreprises privées dans le cadre du secteur spatial (qui influe donc sur le droit spatial)

la NASA a sous-traité à SpaceX, entreprise du trublion Elon Musk, l'approvisionnement de la Station Spatiale Internationale (ISS) et il est prévu que SpaceX achemine des astronautes de la NASA de la Terre vers l'ISS.

B) Des privatisations fréquentes

En termes de privatisations le secteur aérien et le secteur spatial ne sont pas en reste. Les compagnies aériennes nationales tout d'abord ont connu le sort de la privatisation. Il peut être cité ici le cas d'Air France. Air France a été ouverte aux capitaux privés dans les années 1990 et a été privatisée en 1999. Il en va de même pour British Airways qui connaît le même destin en 1987 sous le mandat de Margaret Thatcher. Ce n'est pas un hasard mais plutôt une cohérence politique que d'observer la libéralisation du secteur aérien européen en même temps qu'une dynamique de privatisation des compagnies nationales européennes.

Les aéroports aussi se retrouvent aussi de plus en plus ouverts à des capitaux privés. En témoigne la possession de 49% des parts sociales de l'aéroport Toulouse-Blagnac par un groupe privé ou encore la privatisation de l'aéroport de Dole (Jura) ou de Florence (Italie) à 51,6%.

Enfin dans le secteur spatial les privatisations ne sont pas en reste. Les organismes de télécommunication par satellite créés sous la forme d'Organisation Intergouvernementales (OIG) ont été très largement privatisés. De cette manière, INMARSAT (services de téléphonie par satellite) créée en 1979 et privatisée en 1999. EUTELSAT créée en 1977 a été privatisée en 2001, son siège est maintenant à Paris. Cette OIG avait pour objectif de rendre plus performant le réseau téléphonique européen. Il en va de même pour INTELSAT créée en 1968 qui devient aussi une société privée en 2001.

Ces actes de libérations des secteurs aérien et spatial et ses privatisations concomitantes ont eu pour effet de multiplier la présence des acteurs privés sur le marché. Cette libération et ces privatisations ont tendance à faire émerger l'arbitrage, véritable justice des entreprises privées internationales. Comme l'écrivait très

justement Laurence Ravillon : « *La privatisation et la commercialisation des activités spatiales ne sont pas sans affecter l'activité des tribunaux dans le secteur spatial* ²⁹ ».

Il convient alors d'analyser quels sont les acteurs privés concernés par le droit aérien et spatial afin de saisir où se situe la place de l'arbitrage entre ces derniers.

Section 2 : Les acteurs privés concernés par le secteur aérien et spatial

La présence de personnes privées sur le marché arien et spatial contribue donc selon la théorie développée ici à multiplier les recours à l'arbitrage. Dans un but d'éclaircissement pratique, il convient de définir ce qui est entendu exactement par « acteurs ».

Concrètement sous le nom d'acteur il est exposé ici l'ensemble des personnes privées étant susceptible d'être partie à une procédure d'arbitrage. Il est convenu bien évidemment que toute entreprise privée peut un jour être amenée à être partie à un arbitrage mais compte tenu des secteurs extrêmement spécialisés qui sont analysés dans cette étude il paraît judicieux de définir les principaux acteurs concernés.

Le but de cette exposition est tout à fait pédagogique, il est espéré qu'un néophyte, étudiant ou professionnel, puisse s'approprier au mieux la matière aérienne et spatiale et ses particularismes. Certaines entreprises ne sont que très peu connues du grand public et ainsi un premier regard à la matière ne suffit pas à les distinguer correctement.

Ce qui rend encore plus judicieux cette exposition est, comme il a été démontré plus tôt, le fait que l'acteur définit la procédure de règlement des différends. L'Etat préfère la négociation, la conciliation. Les entreprises privées à dominance internationale préfèrent quant à elle l'arbitrage.

En premier lieu, les deux premiers acteurs qui viennent à l'esprit sont les compagnies aériennes et les aéroports. Les compagnies aériennes selon leur spécialisation et leur modèle économique ne vont pas être concernées par les mêmes litiges. Selon si la

²⁹ L.Ravillon, Le contentieux arbitral dans le secteur de l'activité spatiale, RDAI/IBLJ, n°7, 2003, p. 802

compagnie est une *low-cost* transportant uniquement des passagers pour un prix dérisoire comme Ryan Air³⁰ ou si c'est une compagnie dite mixte transportant du fret et des passagers (Air France) ou enfin si c'est une compagnie cargo, expressiste ou non, complètement spécialisée dans le transport de marchandises (FedEx, DHL Aviation...), les litiges qui les concernent sont différents s'ils apparaissent dans leur spécialité.

Les aéroports et aérodromes, sont susceptibles de connaître l'arbitrage. Il est important de préciser ici que les aéroports sont souvent des personnes publiques, surtout en France ce qui a induit des difficultés quant à la mise en place d'une procédure d'arbitrage. Difficultés développées plus loin dans cette étude.

Il y a aussi des entreprises qui sont responsables des systèmes de réservation informatique des compagnies aériennes (*Global Distribution System*) comme *Amadeus* ou *Sabre*.

Au sein des aéroports il y a les sociétés de *handling*, ou d'assistance en escale. C'est le cas par exemple de la société *Groupe Europe Handling* ou de *ICTS* entre autres. Ces entreprises ou « agent de handling » ont pour objectif de faire le lien entre l'aéroport et les compagnies aériennes. En d'autres termes les agents de *handling* ont pour tâche de réaliser toutes les opérations logistiques nécessaires aux compagnies aériennes. Il peut s'agir d'opérations chargement, déchargement des aéronefs, de stockage, de conditionnement des marchandises. Toute opération de manutention peut être réalisée par le *handler*. Les actions du handler peut tout aussi bien concerner l'assistance passagers comme le nettoyage avion (intérieur, extérieur). L'agent de *handling* réalise des « opérations matérielles, commerciales ou douanières, pour le compte d'un transporteur ³¹ ».

Les entreprises de *leasing*³² aéronefs sont aussi des acteurs aujourd'hui incontournables dans le secteur aérien. En effet si avant les compagnies aériennes

³⁰ Les compagnies dites « à bas coûts » ne transporte généralement pas de marchandise, cela ne fait pas partie de leur modèle économique alors que des compagnies historiques dites « *majors* » n'hésitent pas à transporter du fret .

³¹ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/agent-de-handling.html>

³² Location

avaient pour habitude d'acheter leurs propres aéronefs, la concurrence trop forte ne permet plus en général d'avoir un aussi gros capital ainsi gelé. Les compagnies de *leasing* mettent à disposition des compagnies des aéronefs prêts à servir. Ainsi les compagnies aériennes peuvent louer avec ou sans option d'achat (crédit-bail), les aéronefs dont elles ont besoin et s'adapter plus facilement à la réalité de leur marché. *Air Partner*, *AVIFRANCE*, *Regourd Aviation* sont par exemple des entreprises de *leasing*.

Les agences de voyages sont aussi un acteur privé du monde aérien, celles-là peuvent organiser un voyage de la réservation de l'hôtel jusqu'aux vols et ainsi louer la totalité ou une partie d'un aéronef à une compagnie ou à une société de *leasing* pour des vols *Charter*³³. *Thomas Cook*, *TUI*, *Marmara* sont des agences de voyage.

Il ne faut pas sous-estimer la place des assureurs aériens et spatiaux, certaines compagnies d'assurance sont spécialisées dans ces secteurs et ont un rôle tout à fait central. Pour témoin *La Réunion Aérienne et Spatiale* est une compagnie d'assurance française spécialisée dans ces questions.

Les constructeurs d'aéronefs et d'engins spatiaux sont évidemment essentiels. Les deux plus connus étant *Airbus* et *Boeing* surpassant de loin *ATR* ou *Embraer*. A noter l'ascension notoire de *Comac* constructeur chinois. Les constructeurs réalisent la recherche autour des aéronefs et engins spatiaux, les construisent et les vendent. Certains sont spécialisés dans l'aviation de défense comme *Dassault*³⁴ et *Lockheed Martin*. Les motoristes sont souvent différents des constructeurs, beaucoup de moteurs d'aéronefs sont construits par *Rolls Royce* par exemple. Il est important de remarquer que ces constructeurs ont nombre de sous-traitants pour différents éléments et composants nécessaires à leurs produits. Pour témoin la construction des A380 d'*Airbus* se réalise de manière modulaire, chaque partie de l'aéronef est créée de manière indépendante en Europe.

³³ Vols commerciaux organisés en dehors des lignes à horaires réguliers

³⁴ Dassault est aussi spécialisé en aviation d'affaire

Dans le domaine spatial les opérations concernant un satellite par exemple appelle l'intervention de plusieurs acteurs.

Les équipementiers spatiaux comme *Thalès* ou *Safran*, les lanceurs, responsables du lancement de l'engin spatial (le lancement est réputé accompli lorsque l'engin une fois dans l'espace extra-atmosphérique se sépare de son dispositif de propulsion destiné au lancement) comme *Ariane Space*, *Soyouz*, *Vega* ou encore le tonitruant *SpaceX*. Les opérateurs satellites qui ont le devoir de placer correctement le satellite dans l'espace extra-atmosphérique comme *EUTELSAT*, *JCSAT-RA* ou *INTELSAT*, les opérateurs de services (Canalsat, TPS), les éditeurs de contenus, les entreprises bénéficiaires du satellite comme les télédiffuseurs, les entreprises de géolocalisation ou de télécommunication. Enfin le propriétaire de l'engin spatial.

Autant d'entités privés émanées des mouvements de libéralisation et de privatisations qui permettent à l'arbitrage de s'épanouir peu à peu en droit aérien et spatial.

Une fois ayant exposé les mouvements libératoires qui changent les règles d'occurrence de l'arbitrage en droit aérien et spatial, après avoir fait l'état des lieux des acteurs présents dans les secteurs et susceptibles de recourir à l'arbitrage, il faut maintenant s'attarder sur la matérialité de l'arbitrage en droit aérien et spatial. Le prochain titre a pour objectif d'exposer les bornes d'application de l'arbitrage en droit aérien et spatial, d'apporter des situations concrètes où l'arbitrage s'applique, a été mis en œuvre et pourquoi cette procédure est très utile dans le contexte abordé.

Titre 2 : Une matérialisation et une utilité concrète de l'arbitrage en droit aérien et spatial

Les privatisations apparitions d'entreprises privées, leur renforcement et les mouvements de libéralisation ont fait de l'arbitrage un mode plus fréquent en droit aérien et spatial. Il a été démontré dans le titre suivant qu'est-ce qui fonde la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial, qu'est-ce qui en est à l'origine. L'objectif de ce présent titre est maintenant d'exposer la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial au travers du spectre de la nature des contentieux.

« Nature » a un double sens ici. C'est à la fois la matière concrète concernée, l'objet concret au centre du contentieux arbitral qui intéresse ce titre mais aussi, dans le même temps, dans quelle catégorie de droit s'inscrit-il. De cette manière la dichotomie privé – public est ici encore mis en exergue et au service de l'étude. Il est démontré que l'arbitrage public ou privé a pu et peut être mis en place sans difficulté et que dans les deux cas la procédure d'arbitrage a été prévue pour être appliquée. Il faut cependant s'attarder sur la question de l'arbitrage mixte, les intérêts publics et privés étant totalement entremêlés dans le contexte qui intéresse l'étude le contentieux arbitral dit « mixte » existe. Ce dernier contentieux a pu donner lieu à quelques difficultés qui sont recensées dans le chapitre ouvrant ce titre. L'arbitrage en droit aérien et spatial couvre alors un spectre tout à fait large (Chapitre 1) qu'il convient d'étudier.

Dans un second temps le titre s'attarde sur l'intérêt de l'arbitrage en droit aérien et spatial (Chapitre 2). Eu égard au secteur concerné par l'étude, il semble que l'arbitrage pourrait s'y épanouir plus largement et prendre une place plus grande. Il y est question d'expliquer pourquoi l'arbitrage a une place privilégiée en droit aérien et spatial et se trouve sur une dynamique positive où sa place ne pourrait que se maintenir ou être grandissante.

Chapitre 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial : un spectre couvert tout à fait large

L'arbitrage en droit aérien et spatial peut être de différentes natures. Comme il a été démontré plus tôt le secteur présente des acteurs publics et des acteurs privés qui travaillent entre eux, qui collaborent et qui parfois qui ont des relations conflictuelles. Les cas exposés ci-après ont pour objectif de montrer la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial à travers du prisme du droit privé ou du droit public. L'ambition de ces prochaines sections est de faire voir au lecteur que l'arbitrage peut être aisément mis en place dans les contentieux purement privés ou purement public mais qu'il existe également un contentieux arbitral dit « mixte » qui, en droit français, a connu des difficultés.

Ainsi sont développés ci-après les différentes sortes d'arbitrage (section 1) et la focale est ensuite fixée sur la délicate appréhension de l'arbitrage mixte en droit français (section 2).

Section 1 : Les différentes sortes d'arbitrages qui peuvent être retrouvées en droit aérien et spatial

Le contentieux arbitral en droit aérien et spatial peut être de plusieurs natures. Il peut être privé (A), public (B) ou mixte.

A) Le contentieux arbitral privé en droit aérien et spatial

L'arbitrage est aujourd'hui réellement un outil incontournable des entreprises privées à vocation internationale. En témoigne la simple devise de la CCI (Chambre de Commerce Internationale) : « *L'organisation mondiale des entreprises* » qui a créé en 1923 sa cour internationale d'arbitrage. De plus, pour Jean-Baptiste Racine³⁵ l'arbitrage est « *un aspect inévitable de la mondialisation* ³⁶ », mondialisation opérée effectivement par de grands groupes privés et par des politiques étatiques la permettant. L'arbitrage est une « *institution typique d'un monde globalisé : les agents privés disposent d'une grande autonomie institutionnelle et normative, à caractère extraterritorial, tout en conservant le bénéfice ultime des moyens de coercition propres aux Etats* ³⁷ ».

A titre indicatif il est un devoir de rappeler au lecteur que les contentieux arbitraux sont pour la grande majorité confidentiels. Dès lors il n'est pas tâche aisée de réaliser une certaine compilation de ces arbitrages et des points de dispute qui leur ont donné naissance à un arbitrage et qui pourraient réémerger à l'avenir.

Malgré cette confidentialité les recherches entreprises pour cette étude permettent de dégager certains cas d'arbitrage assez récurrents. Un point risque cependant de venir entacher la qualité des recherches entreprises : pour respecter la confidentialité de certaines procédures il a été décidé de ne pas apporter pour certains cas d'arbitrage en cours ou terminés, un degré de précision élevé. Le devoir de rester évasif s'est imposé dans certains aspects de cette étude eut égard aux enjeux stratégiques et commerciaux que représentent certaines procédures.

³⁵ Arbitre et Professeur à l'Université de Nice Sophia Antipolis

³⁶ « *Arbitration should not be perceived as something strange but rather as an unavoidable aspect of globalisation* », *Introduction*, Jean-Baptiste Racine, Cahier de l'Arbitrage n°2 2015/07/01, Lextenso

³⁷ C. Lemercier, J. Sgard, « Arbitrage privé international et globalisation(s) », *Mission de recherche Droit et Justice ; CNRS ; Science Po.2015*, p.5

Néanmoins des cas plutôt courants et généraux du contentieux arbitral privé aérien et spatial ressortent.

Dans le secteur aérien les différends étant réglés le plus souvent par l'arbitrage concernent les aspects suivants³⁸ :

- Le *leasing* d'aéronef³⁹.
- Un retard dans la livraison d'aéronef par le constructeur qui a induit un dommage commercial à la compagnie aérienne.
- Les livraisons d'aéronefs qui présentent des défauts et qui nécessitent des réparations pour être utilisés.
- Les accords commerciaux avec des groupes hôteliers pour l'hébergement des personnels navigants.
- Les accords d'entretien des aéronefs.
- Les réclamations pour des commissions dues à la vente d'aéronef.
- Les conflits de propriété intellectuelle entre compagnies (image).
- Les conflits relatifs aux systèmes de réservation.

De manière plus résiduelle mais existant également, il a été vu le cas d'arbitrages relatifs à l'arrêt de prestations de maintenance à la suite de l'introduction de sanctions internationales, arbitrages suite à l'absence de livraison par le constructeur de pièces détachées, arbitrage à la suite de la disparition de pièces détachées chez l'opérateur de maintenance et enfin arbitrage suite à la saisie conservatoire d'aéronefs.

Dans l'activité proprement de transport la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, convention de droit privé, l'arbitrage n'est admis que pour le transport de marchandise. L'article 32 de ladite convention dispose que :

³⁸ *Arbitration of Disputes in the Aerospace Industry*, Stephen E. Smith, Lester W. Schiefelbein Jr. College of Commercial Arbitrators 2017 p7

³⁹ OLG München, 12 janv. 2015, no 34 Sch 17/13

« Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'art. 28, al. 1. »

L'arbitrage doit ainsi concerner le transport de marchandise exclusivement et le choix du lieu de l'arbitrage est limité par l'article 28 alinéa premier :

« L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. »

Autrement dit, la liberté qui caractérise normalement la procédure d'arbitrage a ici bien des limites ce qui enlève un intérêt considérable à l'arbitrage.

Il est bon de remarquer ici que la Convention de Varsovie de 1929 exclue donc l'arbitrage passagers-transporteur. L'arbitrage considéré comme une « justice de riches ⁴⁰ » ne correspondrait pas alors à l'actuelle logique consumériste du transport aérien. Cette interdiction pourrait être relativement remise en question s'il peut être considéré que les actions de groupes sont de plus en plus fréquentes et que les institutions d'arbitrages réalisent des modifications de leurs règlements d'arbitrage pour que la procédure soit la moins onéreuse possible.

La Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a des dispositions identiques à l'article 34 si ce n'est qu'elle oblige également les arbitres à appliquer les dispositions de la Convention dans le cadre de l'arbitrage relatif à un contrat de transport de fret.

⁴⁰ <https://www.lepetitjuriste.fr/droit-civil/procedure-civile/dossier-du-mois-larbitrage-une-justice-sur-mesure/>

En matière d'activités spatiales les arbitrages privés sont assez récurrents dans les cas suivants.

Dysfonctionnement de satellites :

- Affaire des satellites Boeing génération 702
- Affaire Astrium
- Affaire Satellite W1

Les dysfonctionnements satellites sont la « principale source de contentieux existant ⁴¹ ».

Retard dans la livraison de satellites⁴² :

- Eutelsat c/ ALCATEL 1999 : Alcatel Space n'a pas pu livrer à temps à Eutelsat le satellite W1, Eutelsat réclamait 200 millions d'euros de dommages et intérêts, l'arbitrage est jugé non recevable par la CCI de Paris.

Conflits relatifs à l'utilisation de fréquences et de positionnement de satellite :

- Eutelsat c/ Société Deutsche Telekom 6 avril 2011⁴³ : Il s'agit d'un recours en annulation d'une sentence partielle à propos de délimitation d'utilisation des droits de fréquence sur un satellite à la position orbitale 28,5° Est. Procédure terminée par une sentence par consentement permettant aux deux entités d'exploiter de manière optimale leurs droits.
- Eutelsat c/SES 2012 : Procédure d'arbitrage auprès de la CCI de Paris, droits d'utilisation de 500 MHz de bande passante à la position orbitale 28,5° Est. Un

⁴¹ « Règlement des différends dans l'industrie spatiale », Actes du colloque des 9 et 10 oct 2015 vol 46 Lexis Nexis, p83

⁴² https://www.lesechos.fr/12/04/2000/LesEchos/18132-047-ECH_eutelsat-reclame-200-millions-d-euros-a-alcatel.htm#inscription

⁴³ RFDAS, Jurisprudence, vol 277, n°1, 2016

accord est finalement intervenu. SES continue d'opérer ses satellites à cette position orbitale et Eutelsat commercialise d'une manière indépendante, une partie de ses capacités sur les fréquences précédemment contestées. Un accord de coordination technique a été signé conformément aux pratiques de l'UIT.⁴⁴

Défaut dans le lancement ou d'absence de lancement⁴⁵ :

- Avanti Communication Group c. SpaceX, 2011 : La société de communication Avanti avait versé 7,6 millions d'euros à SpaceX pour le lancement d'un satellite⁴⁶. Ce dernier n'a jamais eu lieu car le lanceur *Falcon 9* de SpaceX était défaillant. Le 18 avril 2011 l'American Arbitration Association (AAA) rendait la sentence selon laquelle SpaceX devait rembourser intégralement Avanti. En conclusion Avanti a préféré s'appuyer sur Ariane Space pour lancer son satellite.

Des conflits entre assurés et assureurs peuvent aussi donner lieu à de l'arbitrage⁴⁷.

- Affaire *Echostar 4* en 1988 : cette affaire concerne le non déploiement des panneaux solaires entraînant une perte totale du satellite. L'assurance avait refusé d'indemniser l'entreprise au motif que la police d'assurance était dépassée. L'arbitrage a conclu que l'assurance était de mauvaise foi et devait verser à Echostar 240 millions d'euros.
- Affaire du satellite *Thuraya D1* en 2009 : Il s'agit ici encore d'un dysfonctionnement de panneaux solaires (d'un satellite Boeing, la génération défaillante des satellites *Boeing* a donné lieu à beaucoup de contentieux).

⁴⁴ Union Internationale des Télécommunications

⁴⁵ <https://spacenews.com/avanti-wins-arbitration-award-against-spacex/>

⁴⁶ RFDAS, vol 277 n°1 2016, Pedone

⁴⁷ Règlement des différends dans l'industrie spatiale, Actes du colloque des 9 et 10 oct 2015 vol 46 Lexis Nexis, p231

L'entreprise Thuraya Satellite Telecommunications Co. a obtenu 252 millions de dollars et a intenté un arbitrage contre Boeing.

- Affaire du satellite *Anik F1* pour la société *Telesat*⁴⁸, arbitrage similaire et encore un satellite *Boeing* de la génération 702 en cause.
- L'affaire *Arianespace c. Caisse centrale de réassurance*⁴⁹.

Enfin des arbitrages peuvent concerner des entreprises du secteur spatial mais ne porter que sur des problématiques de droit des sociétés (cessions de part sociales par exemple).

- *Orion Satellite Communication Inc. c. FSURSC*⁵⁰ : dans cette affaire *Orion* se plaint d'une inexécution du contrat de cession d'actions et engage une procédure d'arbitrage. Une sentence a lieu en 2004 et impose à la société russe la vente de ses actions contre vingt-trois millions d'euros. La sentence a été revêtu de l'exequatur par le TGI de Paris en 2008. La société russe fait appel de l'exécution de la sentence en argumentant que ces actions appartiennent à l'Etat Russe et non à la société. La cour d'appel a décidé que la société avait réellement les droits sur ces actions et que dès lors elle se devait de les céder à *Orion*⁵¹.

Le spectre du contentieux arbitral privé en droit aérien et spatial paraît être assez large mais il est impossible de connaître le nombre de ces procédures d'arbitrage. L'étendue de la pratique peut être déduit des arbitrages ayant trouvé l'échec. Celle-là sont donc connues via la publicité de la justice classique, ce qui n'est pas un très bon indicateur. Quelques sentences sont rendues publiques mais cela reste très marginal. Les sources d'information qui ont apporté à l'étude sont la presse, la justice publique, les quelques sentences rendues publiques, la doctrine et enfin les informations glanées ci et là grâce à certains cabinets.

⁴⁸ <https://spacenews.com/telesat-now-expects-anik-f1-last-until-2016-despite-flaw/>

⁴⁹ CA Paris 10 mai 2007, Caisse centrale de réassurance c. Arianespace

⁵⁰ CA Paris, 18 mars 2010 Federal State Unitary Russian Satellite Communication Co. c. Orion Satellite Communication Inc.

⁵¹ *Id* infra 42

Le contentieux arbitral public n'est cependant pas en reste, les procédures d'arbitrage ne sont pas très nombreuses mais les dispositifs pour les mettre en place existent.

B) Le contentieux arbitral public en droit aérien et spatial

L'arbitrage a comme vecteur d'occurrence la personne privée, l'entreprise. Cependant si effectivement l'arbitrage est souvent mis en place par des acteurs privés, les personnes publiques ont aussi la possibilité de le faire et le prévoient souvent dans les conventions. L'arbitrage n'est pas souvent mis en place dans le domaine purement public mais des clauses compromissoires existent bel et bien dans de multiples conventions internationales de droit aérien ou spatial ou contrats dont un des cocontractants est une personne publique.

Le point de ce paragraphe est de montrer que même s'il n'est pas mis en place, tout est prévu pour qu'il le soit. Certes la volonté des Etats peut être différente mais les outils pouvant servir à la mise en place de procédures d'arbitrage ont été rédigés.

En premier lieu en matière spatiale des clauses compromissoires existent dans bien des conventions et accords intergouvernementaux ou dans les constitutions d'organisation internationales.

Ainsi par exemple les articles XV à XVII de la Convention du 29 mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux dispose qu'en cas d'échec des négociations, il y a lieu de mettre en place une « Commission de règlement » dont la composition et les modalités l'entourant sont identiques à un arbitrage. Le seul point véritablement divergent de cette procédure est que la sentence (car il est bien question de sentence) rendue par la Commission de règlement ne lie l'Etat de lancement et l'Etat demandeur que s'ils l'acceptent.

En ce qui concerne l'UIT, un mécanisme d'arbitrage est aussi prévu dans son traité constitutif à l'article 56. Celui-là doit être employé en dernier recours si la négociation

échoue. Pour Laurence Ravillon⁵² cet instrument n'a jamais été mis en place et peut poser un problème. En effet l'arbitrage n'est envisagé et ouvert qu'aux Etats membres et non aux acteurs privés : c'est mettre de côté le fait que l'action des acteurs privés à l'UIT et plus largement dans le secteur spatial devienne préminente.

Des clauses compromissaires sont aussi présentes dans les accords intergouvernementaux.

Ainsi la convention de création de l'agence spatiale européenne, l'ESA, dispose d'une clause compromissoire à l'article XVII. Il en est de même dans les *Clauses et Conditions générales relatives aux contrats de l'ESA* à l'article 13.

Le même procédé est mis en place par l'accord intergouvernemental pour l'ISS à l'article 23.3. Les organisations intergouvernementales EUTELSAT et INTELSAT aujourd'hui privatisées (mais qui restent sous un contrôle relatif des Etats qui les ont fondées) disposent dans leurs accords de clauses compromissaires tout comme dans leurs accords d'exploitation.

Il existe même des clauses compromissaires existant entre organisations intergouvernementales et agences nationales comme peut le démontrer le *Memoranda of Understanding* entre l'ESA et la NASA concernant certaines opérations spatiales et programmes scientifiques.

Le droit aérien n'est pas en reste. En ce qui concerne la procédure d'arbitrage prévue par l'article 84 de la Convention de Chicago celle-là a déjà été abordée plus tôt.

Les accords bilatéraux de droits de trafic comportent souvent une clause compromissoire. Cette tendance a été symbolisée par l'accord *Bermuda II* passé entre les Etats Unis et le Royaume Uni le 23 juillet 1977. Ce dernier dispose d'une clause compromissoire à l'article 17.

A noter que plusieurs arbitrages ont eu lieu par le biais de ces accords même s'ils sont tout à fait marginaux⁵³. Il est intéressant cependant de remarquer que l'article 19 de l'*Open Skies Agreement* passé entre les Etats Unis et l'Union Européenne le 25 avril 2007 et révisé en 2010 comporte une clause compromissoire.

⁵² *Id. infra.* 29, p.808

⁵³ *Etats-Unis c. France* (1964 et 1978), *Etats Unis c. Italie* (1965), *Belgique c. Irlande* (1981), *Etats Unis c. Royaume Uni* (1992), *Australie c. Etats Unis* (1993).

Enfin, l'agence *Eurocontrol* fait beaucoup pour l'arbitrage en droit aérien en Europe. En effet, dans la plupart de ses accords relatifs aux redevances pour services terminaux que l'agence passe avec certains Etats, une clause compromissoire est toujours insérée. Pour preuve, c'est le cas des accords avec la Solovénie (2006), la Lettonie (2011) et Malte (2014)⁵⁴.

Après avoir développé le contentieux arbitral privé et public en droit aérien et spatial il y a lieu d'aborder le contentieux mixte pour construire la compréhension de la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial.

Section 2 : La complexe appréhension de l'arbitrage mixte en droit français

En droit français l'appréhension de l'arbitrage mixte est difficile. Si le principe veut l'interdiction générale de l'arbitrage pour une personne morale de droit public (A) certaines exceptions sont admises et notamment en raison de la nature internationale des contrats (B).

A) L'interdiction générale d'arbitrage pour une personne morale de droit public

En droit aérien et spatial l'arbitrage mixte est en développement. Les affaires d'arbitrage dit « mixte » portent généralement en droit aérien et spatial sur les télécommunications⁵⁵, les droits de télédiffusion, les investissements internationaux⁵⁶, les relations compagnies aériennes- aéroports et les relations Etat- constructeurs⁵⁷.

⁵⁴ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/measures-06-124fr.pdf> ;
https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/ecn_decisions_131_fr.pdf ;
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/measures-11-173fr.pdf>

⁵⁵ Voir le rôle de l'Etat dans la patrimonialisation des fréquences radioélectriques, Conseil Constitutionnel décision n° 2000-442, 28 décembre 2000, § 14.

⁵⁶ Permanent Court of Arbitration, CC / Devas (Mauritius) Ltd. Devas Employees Mauritius Private Limited, and Telecom Devas Mauritius Limited v. Republic of India. Arbitrage mixte permis par un Traité Bilatéral d'investissement entre l'Inde et Maurice. Résiliation de contrat de location de capacité satellitaire. Le secteur spatial fait son entrée dans le contentieux d'arbitrage d'investissement.

⁵⁷ CA Paris 14 avril 2015 n°14/07043 République Hellenique c/ Bombardier

L'arbitrage en droit aérien et spatial étant pour la très grande majorité des cas un arbitrage international c'est au travers de ce prisme que sont entrevues les difficultés en droit français.

En effet le droit français est divisé en deux, droit public et droit privé. Le premier représente le droit de l'intérêt général, doit-il pour autant être privé de l'arbitrage ? Le droit français autorise-t-il l'arbitrage dans le cadre d'un contrat signé par une personne publique avec une personne privée étrangère ?

Le principe général qui est posé en droit français est celui de l'inarbitrabilité des litiges impliquant une personne publique. Ce principe est posé par l'article 2060 du Code civil qui dispose que l'arbitrage est proscrit pour « *les contestations intéressant les collectivités publiques et les établissements publics et plus généralement dans toutes les matières qui intéressent l'ordre public* ». Le Conseil d'Etat dans l'arrêt AREA⁵⁸ rendu en 1989 a jugé par ailleurs que les contrats administratifs relèvent de la compétence du juge administratif et que par conséquent, les litiges les concernant ne peuvent être réglés par l'arbitrage.

Néanmoins de nombreuses exceptions à cette inarbitrabilité ont été apportées par la loi, le règlement ou la jurisprudence.

Le deuxième alinéa de l'article 2060, ajouté trois années après l'adoption de ce dernier⁵⁹ indique que « *toutefois, des catégories d'établissements publics à caractère industriel et commercial peuvent être autorisés par décret à compromettre* ». Aussi, une dérogation par voie législative a aussi été posée par l'article L311-6 du code de justice administrative qui prévoit que l'arbitrage impliquant une personne publique peut être accepté dans les cas qu'il recense. Les cas concernés regroupent entre autres les contrats portant sur une coopération scientifique internationale, sur les transports ferroviaires ou sur les postes et télécommunications.

⁵⁸ CE 3 mars 1989, Sté AREA

⁵⁹ Loi n°75-596 du 7 juillet 1975 portant diverses dispositions relatives à la réforme de la procédure civile

Enfin une possibilité générale a été également ouverte par l'ordonnance du 17 juin 2004 qui crée l'article L.1414-12 du code général des collectivités territoriales. Ce dernier dispose qu'il est possible d'insérer une clause compromissoire dans les contrats de partenariat public-privé. Cependant cet arbitrage n'est possible et autorisé qu'en application de la loi française.

Dans le cas de contrats internationaux, la jurisprudence et le législateur se montrent plus cléments et offrent plus de largesses à l'arbitrage. A noter que la dernière avancée jurisprudentielle qui reste assez floue et qui est exposée ci-après concerne le secteur aérien, vecteur international de relations d'affaires.

B) L'exception à l'inarbitrabilité pour les contrats internationaux commerciaux

En matière de contrats internationaux de droit privé la Cour de cassation a admis dans l'arrêt *Galakis* rendu en 1966⁶⁰ que les contentieux issus de contrats internationaux de droit privé pouvaient se régler par l'arbitrage. Mais il convient ici de se demander si l'arbitrage est possible dans le cas d'un contrat administratif international.

Des exceptions au principe d'inarbitrabilité ont été posés par la loi du 19 août 1986. Cette loi autorise le recours à l'arbitrage lorsqu'un contrat était passé entre une personne publique française et une société étrangère pour la « *réalisation d'opérations d'intérêt général* ». En réalité cette exception est tout à fait spécifique et n'a été employée qu'exclusivement pour les contrats portant sur l'installation du parc de la société Disney à Marne-la-Vallée, dans le cadre de la réalisation du tunnel sous la Manche ou encore pour la création du Louvre d'Abou Dhabi⁶¹.

C'est à ce stade que les arrêts *INSERM* et *Ryanair* interviennent⁶². Dans ces affaires il est questions de contrats de nature administrative mais constitutifs d'opérations du

⁶⁰ Cass Civ 1^{re} 2 mai 1966 arrêt Galakis

⁶¹ M. Audit, *L'arbitrabilité des litiges impliquant une personne publique française dans le nouveau contexte des affaires INSERM et Ryanair (SMAC)*, Lextenso

⁶² CE, 19 Avril 2013, *Syndicat mixte des aéroports de Charentec/ Sté Ryanair* ; TC, 17 mai 2010, *INSERM c/Fondation Letten F. Saugstad*

commerce international. Cette double nature complique le rapport à l'arbitrage et vient perturber les conceptions françaises relatives à l'arbitrage

Dans l'affaire *Ryanair* des contrats signés entre la compagnie aérienne, sa filiale irlandaise destinée aux opérations marketing aéroport et le Syndicat Mixte des Aéroports de Charente (personne publique française) portaient sur l'exploitation d'une ligne aérienne régulière reliant Londres - Stansted à Angoulême. Ryanair a décidé d'arrêter la relation contractuelle et de s'engager dans un arbitrage. La sentence fut rendue à Londres et la Cour d'arbitrage international de Londres a décidé que l'arrêt de cette relation contractuelle s'était fait dans les règles. Le SMAC a engagé des procédures et a finalement saisi le Conseil d'Etat qui s'est déclaré incompétent pour connaître de la validité de la sentence. En revanche, il se déclarait compétent pour se prononcer sur une demande d'exequatur compte tenu de la nature du contrat.

Après cassation, la Cour d'appel de Paris a été saisie en appel de l'ordonnance d'exequatur. Cette dernière a décidé de saisir le Tribunal des conflits à la vue des difficultés que présentait l'affaire.

Le Tribunal des conflits a ainsi décidé que lorsqu'une sentence a été prise entre une personne morale de droit public et une société étrangère dans une relation contractuelle mettant en jeu les intérêts du commerce international il appartient au juge judiciaire de connaître du recours formé contre la sentence (si elle est exécutée en France) et de la demande d'exequatur.

Néanmoins, si le contrat à l'origine du litige sur lequel l'arbitre s'est prononcé est soumis aux règles impératives du droit public français relatives à « *l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique, le recours contre la sentence rendue en France et la demande d'exequatur relèvent de la compétence de la juridiction administrative* ⁶³ ».

La décision du Tribunal des conflits reprend une décision qui était la sienne déjà en 2010 lors de l'arrêt *INSERM*.

⁶³ TC 24 avril 2017, décision n°4075

Mathias Audit⁶⁴ affirme alors que les exceptions à l'inarbitrabilité suivantes existent : lorsqu'un contrat de droit privé est conclu par une personne publique française ou qu'un contrat administratif impliquant une personne publique étrangère est conclu.

En conséquence et comme le soutient Mathias Audit, il serait optimiste mais aisé et cohérent de voir un nouveau développement dans ces affaires : une exception à l'inarbitrabilité pour les contrats administratifs constitutifs d'opérations du commerce international.

Certaines zones d'ombre subsistent encore comme le souligne Denis Mouralis⁶⁵ et de ce fait viennent entacher l'exigence de prévisibilité qui doit être apportée outre par l'arbitrage mais aussi par la Justice.

En premier lieu il y a lieu de se poser la question de savoir si le juge administratif dans les cas où il est compétent, peut à l'avenir prendre ses décisions sur la base de l'ordre public interne ou international. Le premier étant plus étendu que le second. Il est espéré par Denis Mouralis que le juge administratif français s'abstienne d'imposer le respect de toutes les règles impératives françaises sinon le droit de l'arbitrage français encaisserait un net recul.

Se posent également des questions de procédure : qui au sein des juridictions administratives est compétent pour délivrer l'exéquatur, qui en opérera le contrôle et comment sera opéré ce contrôle⁶⁶ ?

Enfin, selon Denis Mouralis il faut ici que l'inarbitrabilité de l'article 2060 s'écarte en raison du caractère international du contrat sinon cela viendrait « *à l'encontre d'un principe essentiel en droit international commercial qui est la validité des conventions d'arbitrage signées par des Etats nonobstant toute disposition de leur droit interne*⁶⁷ ».

Ce principe général d'interdiction de compromettre pour les personnes morales de droit public, ces différentes exceptions, cette double compétence en matière d'arbitrage international dont l'une des parties est une personne morale de droit public

⁶⁴ L'arbitrabilité des litiges impliquant une personne publique française dans le nouveau contexte des affaires INSERM et Ryanair (SMAC) CAPJA 2015, p. 235

⁶⁵ D. Mouralis, Rapport de Synthèse, CAPJA 2015, p.277

⁶⁶ <https://actuarbitragealtana.wordpress.com/2017/05/24/arbitrage-international-et-commande-publique-la-competence-du-juge-administratif-confortee-en-matiere-dexequatur/>

⁶⁷ *Id*, *infra* 53

français et enfin cette incertitude quant à la procédure d'exequatur et de contrôle, ne jouent pas en la faveur de l'attractivité de l'arbitrage français.

Il paraît important de clarifier cet état de fait pour que les entreprises du monde aérien et spatial puissent avoir une plus grande visibilité et ainsi faciliter à la fois les échanges commerciaux internationaux avec la France mais aussi garder la France comme un des centres mondiaux de l'arbitrage. L'imbrication du public et du privé en droit aérien et spatial rend cette problématique tout à fait centrale.

Après avoir analysé l'étendue de la nature de l'arbitrage en droit aérien et spatial, il convient d'expliquer pourquoi l'arbitrage est un mode de règlement des différends tout à fait taillé pour le droit aérien et spatial et pourquoi l'arbitrage s'y trouve dans une dynamique d'épanouissement progressive. C'est la démonstration de la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial par le biais de l'intérêt qu'il présente pour les secteurs aérien et spatial.

Chapitre 2 : L'intérêt de l'arbitrage dans les domaines aériens et spatiaux

L'intérêt de l'arbitrage réside dans les domaines aérien et spatial eux-mêmes (Section 1) et par l'assurance d'un effet juridique effectif de la sentence arbitrale (Section 2).

Section 1 : Un intérêt justifié par les domaines eux-mêmes

Les domaines aérien et spatial sont marqués par la technicité (A), la rapidité (B), la sensibilité (C), la présence d'un nombre d'acteur limité (D) et par l'extranéité (E).

A) Des domaines très techniques qui demandent un œil connaisseur

Les domaines de l'aérien et du spatial sont extrêmement techniques. Les juges, à vocation généralistes, n'ont pas l'érudition nécessaire pour appréhender le litige de manière complète et entière. De sorte que les décisions des magistrats peuvent être entachées d'incompréhension. Certes l'intervention d'un expert au litige existe mais

le juge n'est pas lié par l'expertise qui lui est rapportée et les expertises sont toujours perfectibles.

L'arbitrage permet de désigner et choisir qui tranche le litige. Les parties au litige, ou l'institution d'arbitrage si les parties ne savent pas qui choisir, peuvent désigner un collège arbitral composés de personnes aguerries en aéronautique, en techniques satellitaires, en ingénierie mécanique, de sorte que ces dernières peuvent rendre une décision de connaisseur. Une décision de connaisseur qui trouve légitimité aux yeux des parties tant parce qu'elles ont choisi l'autorité pour la rendre mais aussi parce qu'elles ont une certaine confiance dans le jugement de ces tiers.

L'arbitrage permet donc de faire appel à un connaisseur, une personne faisant autorité dans la matière litigieuse. Imaginons qu'un juge ait à se décider sur la question de savoir si oui ou non un opérateur a « un droit d'utilisation de 500 MHz de bande passante à la position orbitale 28,5° Est ⁶⁸ ». De nombreux exemples pourraient être apportés mais le constat est là : les litiges concernant l'aéronautique et les activités spatiales, lorsque ce ne sont pas des litiges commerciaux, sont difficilement compréhensibles au premier abord pour le néophyte.

Mais encore, ces litiges sont généralement très volumineux en explications techniques. Le magistrat devrait en lire et comprendre chaque ligne, chaque chiffre pour juger en bon droit. Les pièces portées à sa connaissance sont généralement nombreuses et difficilement compréhensible.

Par ailleurs, le Juge français, généralement débordés par le nombre d'affaires qu'il doit traiter, n'a pas le temps de s'attarder assez profondément sur des questions aussi techniques. Le travail de simplification et de vulgarisation technique doit alors être réalisé par les avocats si la justice classique est choisie pour s'assurer d'une décision éclairée.

Mais encore, le temps est un facteur important, les procédures de justice sont lentes.

⁶⁸ Eutelsat c/ SES 2012 procédure d'arbitrage

B) Des domaines exigeant une certaine rapidité

Le principal atout de l'arbitrage est la rapidité dans la prise de décision. D'ailleurs certains règlements d'arbitrage prévoient une procédure accélérée comme le règlement d'arbitrage de la CCI. Si certaines affaires peuvent prendre de nombreuses années avec la justice traditionnelle, l'arbitrage s'efforce d'être d'une célérité optimale. Cette rapidité correspond très bien au droit aérien.

La simple immobilisation, le simple retard dans la livraison, ou location défectueuse d'un aéronef peut entraîner pour une compagnie aérienne un manque à gagner et des dommages énormes en très peu de temps. La concurrence dans le milieu aérien est féroce, la célérité correspond très bien aux exigences du marché. Cette affirmation est moins vraie en droit spatial. Les arbitrages prennent plus de temps mais restent plus rapides que la justice traditionnelle qui souffrirait des mêmes inconvénients : indisponibilité des objets au centre du litige et donc impossibilité de constater facilement matériellement et concrètement les dommages.

De plus ce sont des domaines sensibles commercialement et techniquement qui préfèrent la confidentialité à la publicité de la justice.

C) Des domaines sensibles terreau de confidentialité

La confidentialité de l'arbitrage est un de ses principaux intérêts. Les procédures d'arbitrage et les sentences sont confidentielles contrairement à la justice qui est publique. La confidentialité a ici un double intérêt : commercial et technologique. Commercialement d'abord car une procédure publique peut facilement entacher durablement l'image d'une entreprise, notamment d'une compagnie aérienne. Dans un contexte extrêmement concurrentiel en relation directe avec les voyageurs la discrétion est un atout.

Dans un second temps les domaines aérien et spatial utilisent des technologies de pointe ce qui emporte plusieurs conséquences :

- La présence de technologies sensibles dites « à double emploi » dont l'intérêt pour la défense est prononcé.

- La présence de technologies donnant un avantage sur le marché et qui par conséquent doivent rester confidentielles.

Il doit être souligné qu'aux Etats Unis certaines données relatives à l'aérien et au spatial sont classées confidentielles par l'Etat et non utilisables dans un procès conformément à l'*Arms Export Control Act*. En revanche les autorisations d'exploitation de ces données peuvent être plus facilement octroyées dans une procédure d'arbitrage puisque les arbitres sont peu nombreux et que la procédure est confidentielle.

En outre, en France « *Les fusées et les lanceurs spatiaux à capacité balistique militaire, leurs équipements et composants ainsi que les moyens spécialisés de production, d'essai et de lancement* » ainsi que « *les satellites de détection ou d'observation, leurs équipements d'observation et de prises de vue ainsi que leurs stations au sol d'exploitation, conçus ou modifiés pour un usage militaire ou auxquels leurs caractéristiques confèrent des capacités militaires* » et « *Les véhicules spatiaux, les autres satellites, leurs stations au sol d'exploitation, leurs équipements spécialement conçus ou modifiés pour un usage militaire* ⁶⁹ » rentrent dans le régime des matériels de guerre.

Il faut ici remarquer que tout engin spatial ou lanceur peut être utilisé comme une arme. Ce sont des objets à double emploi. Dès lors la limite de capacité militaire ou non est ténue.

En outre les acteurs dans les secteur aérien et spatial ne sont pas forcément très nombreux et devront sans doute travailler de nouveau ensemble.

D) Un nombre limité d'acteurs et une possibilité de reprise d'affaires

L'arbitrage est une procédure moins clivante, moins antagonisante qu'une décision de justice. Une décision de justice est tranchante et renvoie dos à dos les parties. Cela peut être considéré comme un mode peu habile et judicieux de règlement des différends sachant que les entreprises doivent retravailler ensemble par la suite. Par ailleurs la sentence peut être rendue « en équité » ou en « amiable composition » ce qui suppose la sauvegarde relative des intérêts de chacun.

⁶⁹ Art. L. 2335-17.-I Code de la défense

Il est commun qu'une procédure d'arbitrage soit commencée puis suspendue et débouche sur une conciliation. Des négociations ont souvent lieu en parallèle de la procédure d'arbitrage.

Les relations constructeurs - compagnies aériennes, entreprises de *leasing* - compagnie aérienne, entreprise de télécommunication – lanceur sont par exemple des relations inévitables et assez exclusives.

Et enfin l'arbitrage est un mode de règlement des litiges qui sied totalement aux secteurs aérien et spatial en raison de son internationalité.

E) Des domaines largement internationaux

Les relations d'affaire dans les domaines aérien et spatial sont quasiment inévitablement internationales. De telles relations posent la question de savoir quelle procédure, selon quelle loi, dans quel pays régler un différend lorsqu'il survient. La superposition des ordres juridiques est un facteur d'imprévisibilité à ne pas négliger. L'arbitrage est un outil propre à l'international, l'arbitre n'est pas tenu des règles de conflit de lois et par-dessus tout, les parties ont la liberté de définir et prévoir toutes les composantes de l'arbitrage. Que cela soit la loi applicable à l'arbitrage, le lieu, les arbitres. De plus l'arbitrage permet à des relations internationales d'affaires d'exister : en l'absence de ce mode de règlement des différends les parties peuvent se retrouver embarquées dans une procédure judiciaire d'un droit qu'elles ne maîtrisent pas du tout et qui est parfois plus onéreux que l'arbitrage (notamment dans le cas des Etats Unis).

Le fait que l'arbitrage soit parfaitement taillé pour les relations internationales d'affaire ne réside pas seulement dans sa procédure mais également dans la force de la sentence. Sentence qui apporte un intérêt de plus à l'arbitrage en droit aérien et spatial.

Section 2 : Un intérêt propre à la nature de la sentence arbitrale

La convention de New York pour la reconnaissance internationale des sentences étrangères de 1958 est un atout de choix dans l'arsenal arbitral (A) en droit aérien et spatial. Cette convention permet une prévisibilité (B) et l'assurance que la procédure d'arbitrage ne soit pas vaine.

A) La Convention de New York pour la reconnaissance internationale des sentences arbitrales un atout de choix dans l'arsenal arbitral

L'intérêt de l'arbitrage en général est d'avoir une procédure confidentielle, spécialisée, rapide et qui s'affranchie des difficultés relatives à l'extranéité. Le but étant, au bout de cette procédure, de se voir rendre une décision, une sentence qui doit obligatoirement être exécutée. Même si une « *très forte proportion des sentences internationales sont honorées de manière volontaire* » il peut arriver « *qu'une partie ne se soumette pas aux dispositions de la sentence* »⁷⁰. Dès lors la recherche de l'exécution de la sentence passe forcément par les juridictions d'un Etat qui décide ou non de reconnaître et d'exécuter la sentence. Car les arbitres sont investis du pouvoir de *juridictio*⁷¹ ils n'ont pas la jouissance du pouvoir d'*imperium*⁷².

C'est dans cette recherche d'exécution de la sentence, qui passe par l'exequatur en France, qu'il arrive que certains Etats ne reconnaissent pas la sentence arbitrale. Par conséquent, la sentence non exécutée par la partie perdante à l'arbitrage et non reconnue par l'Etat est alors privée d'effet. La non reconnaissance des sentences arbitrales vide évidemment l'arbitrage de toute sa substance et donc de son intérêt.

C'est pour ces raisons qu'a été négociée et ratifiée la Convention de New York pour la reconnaissance internationale des sentences arbitrales sous les auspices de la CNUDCI⁷³. Cette convention est très utile, 157 Etats l'ont ratifiée, ce qui suppose une reconnaissance et une exécution des sentences arbitrales quasi universelle.

⁷⁰ M-C. Rigaud, M. Vaugeois « *La reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères* » ; Le Droit du Financement des Aéronefs, p.466

⁷¹ Pouvoir de rendre des jugements pour régler un conflit

⁷² Pouvoir de donner des ordres, propre à l'Etat

⁷³ Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

L'intérêt d'une telle convention est de s'assurer, dans les Etats l'ayant ratifiée, de la reconnaissance et de l'exécution effective des sentences arbitrales étrangères. En outre la convention a pour ambition d'effacer toute discrimination entre sentences étrangères et sentences nationales de sorte que les unes et les autres puissent être reconnues et exécutées de la même façon.

Les dispositions de la Convention de New York permettent donc une certaine prévisibilité de nature à rassurer les acteurs des secteurs aérien et spatial.

B) La prévisibilité apportée par la convention de New York au droit aérien et spatial

La Convention de New York est un outil qui donne plus de prévisibilité aux parties sur l'issue du litige ou d'un hypothétique litige. Ils ont l'assurance, avec cette dernière, que leur sentence trouve une force exécutoire par le biais de l'Etat signataire. C'est un risque en moins pour l'acteur économique et par conséquent un vecteur de facilitation. En droit aérien et spatial un instrument comme celui-là est très judicieux.

Alors que les décisions de justice étrangères peinent à être reconnues en l'absence de traités bilatéraux prévus à cet effet, les sentences arbitrales jouissent d'un outil sans pareil. Pour Marie-Claude Rigaud et Matthieu Vaugeois « *il n'y a pour l'instant aucun instrument multilatéral permettant, avec la même efficacité et la même aisance, une reconnaissance et une exécution des décisions étrangères* ⁷⁴ ».

Dès lors il serait préférable pour les parties, lors de la conclusion d'un contrat de choisir l'arbitrage comme mode de règlement des différends plutôt que la justice étatique. Une décision de justice pourrait ainsi être de nul effet si l'exécution de celle-là doit se réaliser sur le territoire d'un Etat étranger qui ne reconnaît pas ladite décision. Dans des milieux aussi internationaux que l'aérien et le spatial, à haute valeur ajoutée et à concurrence féroce, certaines entreprises peuvent voir leur avenir fragilisé par une telle procédure inachevée.

⁷⁴ *Id infra* 63, p. 468

Les conseils, avocats et responsables des entreprises doivent alors calculer si une procédure d'arbitrage n'est pas préférable à une procédure de justice selon si l'Etat a ratifié ou non la Convention de New York. Selon Marie-Claude Rigaud et Mathieu Vaugeois lors d'opérations de *leasing* par exemple, certains conseils disposent ainsi de questionnaires destinés à évaluer les risques juridiques selon l'Etat où doit s'exécuter le contrat⁷⁵. La participation de l'Etat en question à la Convention de New York et les difficultés de reconnaissance des décisions de justice étrangères font partie de ce questionnaire⁷⁶. A l'issue de cet examen, les avocats ou conseils peuvent suggérer à leur client, compagnie aérienne, entreprise de *leasing*, d'introduire une clause compromissoire dans le contrat régissant la relation d'affaire concernée.

A noter que la Convention de New York prévoit en son article premier qu'elle s'applique à tout différend peu importe qu'il concerne des personnes physiques ou morales. Ce qui, jusqu'à preuve du contraire, inclue les personnes morales de droit public. C'est un intérêt de plus en faveur de l'arbitrage compte tenu du contentieux arbitral mixte qui peut survenir en droit aérien et spatial.

Enfin, dans son article cinq, la Convention de New York recense les cas où les Etats peuvent refuser de reconnaître et d'exécuter une sentence étrangère et ce uniquement sur demande de la partie qui se voit opposer la sentence. Ces cas sont au chiffre limitatif de sept ce qui est relativement peu.

⁷⁵ *Ibid*, p. 467

⁷⁶ DP. Hanley « *Aircraft operating leasing: a legal and practical analysis in the context of public and private international air law* », p.30 et Annexe 5.

Conclusion la Partie I :

Il a été vu dans cette partie les éléments constitutifs du droit aérien et spatial et la dynamique dans laquelle il s'inscrivait. Il a été abordé ensuite les types de contentieux que l'arbitrage pouvait couvrir dans ces domaines si spéciaux. Enfin l'intérêt de l'arbitrage pour le droit aérien et spatial a été démontré pour ensuite analyser les difficultés qui pouvaient l'entourer.

Le cadre et les dynamiques sont alors connues, l'objet de l'étude est alors bien circonscrit et ciblé. Il a été compris que l'arbitrage et le droit étaient dépendants ici des changements et mouvements opérés par les secteurs aérien et spatial.

La place de l'arbitrage en droit aérien et spatial a été démontrée au travers du prisme de l'Etat, de la libéralisation, de la privatisation et des effets que cela peut avoir. Ainsi il est su maintenant que l'arbitrage en droit aérien et spatial est un mode de règlement des différends préféré par les acteurs privés de ces secteurs, que l'Etat quant à lui ne préfère généralement pas y recourir malgré la possibilité qui lui est donnée. Ce qui se justifie pour des raisons diplomatiques certaines.

L'arbitrage est donc dépendant de l'acteur privé dans son apparition, dans son choix comme mode de règlement des différends. C'est donc une pratique reconnue mais qui ne semble pas encore avoir connu son « âge d'or » en droit aérien et spatial.

Ayant fait ces différents constats il y a lieu de s'intéresser au détail et aux perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial.

Cette deuxième partie compte traiter de la réalisation de l'arbitrage en droit aérien et spatial par l'analyse d'éléments concrets, par l'exposition de la procédure d'arbitrage en elle-même, par le détail.

La volonté de cette deuxième partie est de démontrer quelle est la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial par le biais de la procédure d'arbitrage et de l'influence du secteur aérien et spatial sur l'arbitrage.

Enfin est développé les perspectives qui peuvent être attendues dans un futur relativement proche pour l'arbitrage en droit aérien et spatial.

Partie II : La réalisation de l'arbitrage en droit aérien et spatial et ses perspectives

La procédure d'arbitrage en droit aérien et spatial se trouve à cheval sur deux régimes. Les deux régimes pouvant mettre en place ce dernier peut être spécifique ou généraliste (Titre 1) et il convient de les analyser. Enfin et compte tenu de ces analyses des perspectives d'avenir pour l'arbitrage en droit aérien et spatial peuvent être élaborées (Titre II).

Titre 1 : La procédure d'arbitrage en droit arien et spatial entre spécificité et régime généraliste

Analyser la procédure française d'arbitrage n'est pas anodin. Si les domaines aérien et spatial sont par essence internationaux, la France possède des entreprises *leader* sur ce marché. Tant et si bien que les relations d'affaires en droit aérien et spatial sont aussi nationales. Il faut aussi analyser la procédure d'arbitrage internationale française dans l'optique de démontrer comment peut fonctionner l'arbitrage, sur quels principes et mécanismes se repose-t-il.

Par conséquent, dans un premier temps, il a paru logique et indispensable dans un mémoire traitant de l'arbitrage de décrire comment la procédure d'arbitrage international est appréhendée en droit français (Chapitre 1). Le besoin de faire saisir au lecteur les principes et limites de l'environnement juridique français s'est fait sentir. En effet, mieux comprendre l'objet de cette étude, son fonctionnement et ses limites revient à mieux se projeter dans la problématique présentée dans l'introduction de ce mémoire.

Enfin, faire comprendre le fonctionnement d'un arbitrage permet d'en saisir les éléments de ce qui peuvent être spécialisés, taillés pour le droit aérien et spatial, ou au contraire, restent inmanquablement généralistes (Chapitre 2). C'est la démonstration de la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial par son influence directe sur les procédures d'arbitrage.

Chapitre 1 : La procédure d'arbitrage international en droit français

L'exposition ici faite du fonctionnement de l'arbitrage international en droit français revient à donner un aperçu concret des éléments développés plus tôt. Sont donc développés ci-après le cadre juridique français régissant l'arbitrage international (Section 1) et les conditions d'exéquatur en droit français (Section 2).

Section 1 : Un cadre juridique français propice à l'arbitrage international

Un élément tout à fait indispensable à l'arbitrage est la clause compromissoire (A). Sans accord entre les parties il ne peut y avoir d'arbitrage. Dans le contexte étudié un élément problématique peut revenir de manière récurrente : la présence de trois parties avec deux contrats distincts et une seule convention d'arbitrage entre deux des trois parties seulement. Se pose alors la question savoir si la clause compromissoire est opposable aux tiers (B).

A) L'importance de la clause compromissoire

La clause compromissoire est «*la convention par laquelle les parties à un ou plusieurs contrats s'engagent à soumettre à l'arbitrage les litiges qui pourraient naître relativement à ce ou à ces contrats*⁷⁷ ». Elle est négociée et insérée dans le contrat qui lie les parties en prévision d'un hypothétique différend. Elle fonde l'arbitrage comme mode de règlement en cas de différend entre les parties dans l'exécution du contrat. Elle est donc antérieure au différend, à l'inverse du « compromis » qui est un accord entre les parties de soumettre leur différend déjà existant à l'arbitrage. La clause compromissoire ou le compromis peuvent être désignés comme « convention d'arbitrage ».

La clause compromissoire est importante car elle est le fondement même de l'arbitrage dans le contrat mais également en théorie. C'est aussi elle qui matérialise la liberté dont les parties peuvent jouir dans une procédure d'arbitrage.

⁷⁷ Article 1442 Code de procédure civile

En effet, les parties peuvent consigner dans cette dernière toutes les conditions de l'entièreté de l'arbitrage. Ainsi les parties peuvent librement choisir :

- Le type d'arbitrage (institutionnel ou *ad hoc*)
- Le nombre d'arbitre composant le tribunal arbitral.
- Le lieu de l'arbitrage.
- La langue de l'arbitrage.
- Le droit qui sera appliqué à l'arbitrage.
- Les règles de l'arbitrage par le biais d'un règlement d'arbitrage ou non (si oui la procédure suivie le sera conformément au règlement d'arbitrage).
- Le délai dans lequel doit statuer le tribunal arbitral.
- Le type de sentence que rendra le tribunal arbitral (définitive ou non, obligatoire ou non).
- Le renoncement ou non à toutes voies de recours auxquelles les parties peuvent renoncer (et donc que la sentence est rendue en dernier ressort ou non).

L'article 2061 du code civil donne les conditions d'opposabilité de la clause compromissoire. Si la clause compromissoire est valable pour tout contrat depuis 2011, elle n'est pas opposable à tous égards. Le législateur a d'ailleurs préféré l'inopposabilité de la clause à sa nullité qui était prévue avant 2011.

La clause compromissoire n'est opposable que lorsque le contrat dans lequel elle est insérée s'est réalisé dans le cadre des activités professionnelles des deux parties. Ce qui exclue naturellement les relations professionnel-consommateur. Cette inopposabilité a un intérêt tout à fait prononcé dans le cadre du transport aérien : un transporteur ne peut donc pas opposer une clause d'arbitrage à ses passagers. Autrement dit, l'arbitrage entre une compagnie aérienne et un ou les voyageurs qu'elle transporte n'est pas envisageable sauf si le ou les passagers soulèvent le bénéfice de cette clause. Cela est parfaitement logique lorsqu'il est considéré que la clause compromissoire et l'arbitrage sont l'apanage de la liberté et les contrats d'adhésion (propre aux contrats de consommation) le parent (très) pauvre de la liberté contractuelle.

Malgré le cadre professionnel la clause compromissoire n'est également pas opposable par l'employeur en raison de son insertion dans un contrat de travail. La compétence prud'homale est exclusive et d'ordre public.

L'arbitrage suppose une égalité entre les parties et ne peut être réalisé sereinement si le contrat suppose un lien hiérarchique ou de domination.

Néanmoins les salariés peuvent choisir de bénéficier de cette clause s'ils estiment que cela leur est plus favorable.

La clause compromissoire est généralement rédigée en fin de contrat. Dans la négociation elle arrive toujours en dernier après que les parties se soient mises d'accord sur la substance du contrat. Selon l'expérience de Cécile Gaubert⁷⁸ la clause d'arbitrage est négociée en dernier et est donc souvent négligée⁷⁹. La raison à cela est tout à fait opérationnelle et humaine : après des heures de négociation et après s'être mis d'accord sur l'essentiel du contrat, les négociateurs sont fatigués et lassés. Pourtant, il faut éviter les « *clauses pathologiques* ⁸⁰ » qui sont de nature à créer un litige sur leur interprétation si bien qu'il faille en référer à un juge pour décider de l'intention des parties. D'ailleurs, à cet égard il faut aussi éviter que la clause compromissoire et la clause de juridiction, si elle existe, ne se contredisent.

Une clause mal écrite peut amener à une perte totale du gain de l'arbitrage : les coûts (déjà élevés) augmentent, la procédure se rallonge et l'avantage de la rapidité arbitral, est réduit à néant. « *Une clause bien écrite permet de se concentrer sur le fond du litige et non sur les aspects procéduraux* ⁸¹ ». Cela est indispensable pour ne pas vider l'intérêt de l'arbitrage de sa substance.

La clause compromissoire est un outil indispensable à l'arbitrage. Néanmoins et notamment dans les contrats de transport de marchandises, les acteurs peuvent être nombreux. La clause compromissoire est-elle alors opposable aux tiers ?

⁷⁸ Avocate spécialisée en droit aérien et spatial

⁷⁹ C. Gaubert « Rédaction des clauses d'arbitrage dans les contrats d'assurance spatiales », Le règlement des différends dans l'industrie spatiale, actes du colloque du 9 et 10 octobre 2015, Lexis Nexis, p.236

⁸⁰ *Ibid.* p.237

⁸¹ *Ibid.*

B) L'opposabilité de la clause compromissoire au tiers contractant

Dans une opération de transport aérien de marchandise il peut être recensé au minimum trois protagonistes⁸². L'expéditeur, le transporteur et le destinataire sont les trois parties concernées par l'opération de transport. Si un litige survient à l'occasion d'un dommage sur la marchandise transportée par exemple et que l'expéditeur et le transporteur aient décidé d'intégrer dans leur contrat une clause compromissoire, le destinataire, qui demande des comptes aux deux autres acteurs est-il lié par cette clause ?

La règle retenue par les juridictions françaises est issue de deux arrêts de la Cour d'appel de Paris de 1988⁸³ et 1989⁸⁴. La Cour d'appel de Paris a donc décidé que la clause compromissoire « *dans un contrat international a une validité et une efficacité propres qui commandent d'en étendre l'application aux parties directement impliquées dans l'exécution du contrat et dans les litiges qui peuvent en résulter, dès lors qu'il est établi que leur situation et leurs activités font présumer qu'elles ont eu connaissance de l'existence et de la portée de la clause d'arbitrage, bien qu'elles n'aient pas été signataires du contrat la stipulant* ⁸⁵ » .

En d'autres termes l'implication du destinataire, tiers au contrat, dans l'exécution de ce dernier fait présumer qu'il ne pouvait pas ne pas être au courant de cette clause compromissoire. Dès lors qu'il en avait la connaissance, elle lui est opposable.

Cependant, cette présomption peut être renversée par le tiers au contrat. La Cour d'appel de Paris a en effet décidé que le caractère confidentiel du contrat dans lequel est insérée la clause compromissoire ne permet pas au tiers d'être au courant de cette dernière et par conséquent la clause compromissoire est inopposable⁸⁶.

⁸² Sauf si l'expéditeur est aussi le transporteur, *Amazon* ne cache pas par exemple ses intentions de devenir expressiste.

⁸³ CA Paris, 30 novembre 1988, *Société Korsnas Marma v. Société Durand-Auzias*

⁸⁴ CA Paris, 31 oct. 1989, *Kis France c/ Société générale*

⁸⁵ *Id infra*. 76

⁸⁶ CA Paris, 23 octobre 2012

L'opposabilité de la clause compromissoire au tiers contractant est importante en droit aérien et spatial. Plusieurs acteurs sont souvent nécessaires pour une même relation d'affaire. Le transport de fret bien-sûr est concerné mais une opération de lancement par exemple rassemble aussi trois voire quatre acteurs ou plus. La place de l'arbitrage en droit aérien et spatial varie avec sa sphère d'influence. Sa sphère d'influence est marquée en partie par l'opposabilité de la clause compromissoire au-delà du contrat initial.

Mais la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial est aussi conditionnée par le respect, la reconnaissance de la sentence arbitrale. Il paraît donc judicieux d'analyser quelles sont les conditions d'exequatur des sentences arbitrales étrangères en droit français. Intérêt particulièrement prononcé car Paris est un centre d'arbitrage incontournable en droit aérien et spatial.

Section 2 : Les conditions d'exequatur des sentences arbitrales étrangères en droit français

La procédure d'exequatur d'une sentence arbitrale étrangère se réalise dans un premier temps par un contrôle *prima facie* du président du TGI de Paris (A) et la procédure d'annulation si elle a lieu est analysée par la Cour d'appel de Paris qui opère un contrôle approfondi (B)

A) Le contrôle *prima facie* de la sentence arbitrale étrangère par le président du TGI de Paris

A titre indicatif il est bon de préciser ici qu'un principe qui régit le droit international privé est l'application du droit français aux rapports présentant un lien d'extranéité par projection de ce dernier. C'est un des principes tout à fait à au centre du droit international privé. A noter qu'il n'est pas le seul et qu'il ne représente qu'une partie de la réalité du droit international privé. Cependant c'est cette partie de la vision du droit international privé, vision particulariste qui est à l'œuvre ici.

Il a déjà été développé plus tôt la nécessité de la reconnaissance de la sentence par un Etat pour en obtenir l'exécution forcée.

Il a aussi été développé que la sentence étrangère devait être accueillie dans l'ordre juridique de tout Etat ayant ratifié la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères et il a été observé que les cas où la reconnaissance peut être refusée sont assez limités.

Néanmoins, pour Jean-Baptiste Racine⁸⁷ le régime retenu en France pour l'exequatur n'est pas la Convention de New York et pour cause : le régime français est plus favorable que celui de la Convention.

Dans ses paragraphes introductifs, la Convention précise que le paragraphe premier de l'article VII doit s'interpréter comme ne faisant pas obstacle à l'application d'un régime plus favorable que celui de la Convention. Dès lors dans cette étude, c'est le régime français qui est analysé.

En premier lieu il faut préciser qu'en droit français la sentence une fois rendue donne un titre exécutoire en matière de saisies conservatoires⁸⁸. Pour la Cour de cassation et le législateur, la sentence arbitrale est revêtue de la force de chose jugée⁸⁹. Elle peut justifier une saisie conservatoire, le juge ne va pas restituer au fond et la célérité est recommandée. Cela est tout à fait important en droit aérien et spatial tant les saisies et notamment les saisies d'aéronefs sont délicates. En effet, il est aisé pour une partie de se soustraire à ses obligations en déplaçant simplement d'un Etat à un autre l'aéronef concerné. L'intérêt de ce titre exécutoire est d'empêcher une telle manœuvre par une saisie conservatoire rapide. Par ailleurs, un outil particulièrement utile à l'exécution des sentences arbitrales en matière aérienne, notamment lorsqu'il s'agit de saisies, est le protocole aéronautique inséré dans la Convention du Cap de 2001.

Mais en général, c'est lorsque l'exequatur est rendu par le juge concerné que la sentence constitue un titre exécutoire.

En France c'est le président du TGI de Paris qui est en charge de revêtir de l'exequatur les sentences rendues à l'étranger. Si la sentence est rendue en France, c'est le juge dans le ressort duquel la sentence a été rendue qui est compétent.

⁸⁷ J-B Racine, F. Siiriainen, Droit du Commerce international, 3^{ème} édition, collection Cours, Dalloz 2018, 496 pages

⁸⁸ Cass. civ., 12 octobre 2006, n°04-19062

⁸⁹ Article 1484 CPC

La procédure d'exequatur française pour les sentences rendues à l'étranger ou à Paris⁹⁰ se matérialise dans un premier temps par un contrôle *prima facie* du président du Tribunal de Grande Instance de Paris. Le TGI analyse si la sentence existe et si elle présente une violation manifeste à l'ordre public international français. S'il n'en n'est rien, la sentence est revêtue de l'exequatur. Cette décision n'a pas à être motivée. A l'inverse, si la demande d'exequatur est rejetée il faut que le juge motive sa décision.

En arbitrage international il n'existe pas de procédure d'appel contre l'exequatur accordée par le juge français sauf à renoncer du recours en annulation de la sentence.

Le recours en annulation de la sentence se réalise devant la Cour d'appel de Paris et consiste en un contrôle approfondi de la sentence.

B) Le contrôle approfondi lors d'un recours en annulation de la sentence arbitrale

Le recours en annulation d'une sentence arbitrale étrangère est possible. Celui-ci est celui-ci est accueilli par la Cour d'Appel de Paris. Le juge opère un contrôle plus en profondeur de la sentence arbitrale et des griefs apportés par la partie qui conteste la sentence.

A noter que le recours en annulation n'est pas suspensif⁹¹ et que dès lors qu'une sentence est revêtue de l'exequatur elle peut être exécutée sans délai⁹².

Si la sentence est rendue en France c'est la Cour d'appel dans le ressort de laquelle la sentence a été rendue qui est compétente. Il y a une possibilité pour les parties de renoncer au recours en annulation, c'est l'article 1522 alinéa 2 qui le prévoit. Cependant cette renonciation est strictement observée par le Cour. Quand ce renoncement a été fait par les parties, il y a l'ouverture de la possibilité d'une procédure d'appel contre la décision qui accorde l'exequatur.

⁹⁰ Ce qui est souvent le cas en droit aérien et spatial.

⁹¹ Article 1526 CPC

⁹² Sauf si cette exécution est susceptible de léser gravement les droits de l'une des parties.

C'est l'article 1520 du CPC qui donne les cas où la sentence peut subir une annulation. Ces derniers sont limités à cinq et sont limitatifs. La volonté du législateur était de prévoir une procédure qui n'entrave pas « *l'efficacité de l'arbitrage et son autonomie* ⁹³ ».

De cette manière le recours en annulation est ouvert si un des cas suivants est réalisé :

- Le tribunal arbitral s'est déclaré à tort compétent ou incompétent.
- Le tribunal arbitral a été irrégulièrement constitué.
- Le tribunal arbitral a statué sans se conformer à la mission qui lui avait été confiée.
- Le principe de la contradiction n'a pas été respecté.
- La reconnaissance ou l'exécution de la sentence est contraire à l'ordre public international.

Le juge chargé du contrôle de la sentence ne peut statuer au fond. S'il décide d'annuler la sentence celle-là perd tout effet et ne peut espérer être exécutoire.

A noter cependant que la France accepte de donner l'exequatur à des sentences arbitrales sur son territoire alors qu'elles ont été annulées à l'étranger⁹⁴. Ceci à condition qu'elles ne soient pas contraires à l'ordre public international français.

Il est utile d'avoir observé le fonctionnement français du recours à l'arbitrage par le biais de la clause compromissoire et de la sentence pour se faire une idée sur les possibilités qu'offrent l'arbitrage et par quelles règles il est appréhendé dans un droit interne.

Après avoir analysé sommairement comment fonctionne l'arbitrage international en droit français, il convient d'appréhender maintenant l'influence que peut avoir le droit aérien et spatial sur l'arbitrage.

⁹³ *Id infra* 80

⁹⁴ Cass. Civ. 1^{er} 23 mars 1994, arrêt *Hilmarton*.

Chapitre 2 : La coexistence d'outils arbitraux spécifiques et généralistes

L'arbitrage en droit aérien et spatial est marqué par deux dynamiques. La dynamique particulariste selon laquelle les secteurs aérien et spatial sont trop spécialisés dans leur matière, leurs usages et leurs contentieux pour être appréhendé de manière adéquate par une procédure d'arbitrage généraliste. Des instruments spécifiques, taillés pour les problématiques aériennes et spatiales ont donc été créés (Section 1).

Section 1 : Des instruments spécifiques pour le droit aérien et spatial

Des institutions d'arbitrage consacrées au droit aérien et spatial ont vu le jour (A) leur succès semble pour le moment limité. Des règlements d'arbitrage ont eu aussi été développés pour les besoins du droit aérien et spatial (B).

A) La tentative de création d'institutions d'arbitrage spécialisées pour le droit aérien et spatial

A l'image du transport maritime, le transport aérien a des usages très spéciaux qui, selon certains, nécessiteraient la création d'éléments d'arbitrage institutionnel spécialisés. Le transport maritime dispose ainsi de plusieurs instances d'arbitrage propres à ses usages très spécifiques. Il peut être relevé la présence de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), l'Organisation Internationale d'arbitrage maritime conjointement créé par la CCI et le Comité International Maritime (CMI) ou encore la *London Maritime Arbitrators Association* (LMAA).

Les institutions d'arbitrages ont pour objectif d'être de réels centres d'arbitrage en proposant des services de greffe et d'administration de l'arbitrage. Ces institutions peuvent aussi mettre à disposition des parties un collège d'arbitres sélectionnés et reconnus par l'institution pour être compétents. Enfin, ces institutions peuvent proposer un règlement d'arbitrage qui conditionne le déroulement de la procédure.

L'arbitrage institutionnel est aujourd'hui plus fréquent que l'arbitrage *ad hoc* dans tous les domaines du droit ayant des affinités avec l'arbitrage. Cela permet une certaine facilité dans le déroulement de l'arbitrage et donc l'assurance d'une célérité effective. De surcroît, une sentence rendue par le biais d'un arbitrage institutionnel a toujours une reconnaissance plus facile et profonde. Par le biais du respect donné à l'institution,

les parties reconnaissent la sentence. L'arbitrage *ad hoc* ne permet pas forcément cette reconnaissance de la sentence par les parties. Cette dernière est alors conditionnée par le respect ressenti pour les arbitres, le rapport est plus personnel.

Deux Cours d'arbitrage ont été créées en droit aérien et spatial. La première a été créée à Paris en 1994 sous l'impulsion des avocats Fernand Garnaud et Patrice Rembauville-Nicolle et sous l'égide de la Société Française de Droit Aérien et Spatial. Selon Fernand Garnaud, la Cour Internationale d'Arbitrage Aérien et Spatial (CIAAS) était déjà en pleine activité dès sa création⁹⁵. L'information n'a pas pu être confirmée mais la Société Française de Droit Aérien et Spatial écrivait en 2017 : « à notre connaissance, aucune partie n'a sollicité un arbitrage, par cette voie, depuis cette époque ⁹⁶ ».

Une autre Cour spécialisée cette fois-ci exclusivement dans les contentieux aériens a été créée plus récemment à Shanghaï. Il s'agit de la *Shanghai International Aviation Court of Arbitration* (SIACA). Cette Cour a été créée en 2014 par la *Shanghai International Economic and Trade Arbitration Commission* (*Shanghai International Arbitration Center* ou SHIAC). Les questions qui intéressent cette Cour sont les suivantes : tous les types de contentieux relatifs à l'industrie aéronautique, du transport aérien à la construction d'aéronefs en passant par la vente, le financement, le *leasing* d'aéronefs mais aussi par les questions d'assurance aéronefs et services au sol⁹⁷. Cette Cour a été reconnue par l'IATA avec qui elle a un partenariat et se revendique seule Cour internationale d'arbitrage spécialisée dans le contentieux en droit aérien⁹⁸. Malgré son apparente activité florissante, aucune affaire ou description d'affaire n'est consignée sur son site internet alors que ce dernier présente une rubrique destinée à cela.

Enfin une Cour d'arbitrage international maritime et aérien existe au Maroc, basée à Casablanca et créée en 2016 par l'Association Marocaine de Droit Maritime et Aérien

⁹⁵ https://www.lesechos.fr/20/10/1994/LesEchos/16755-052-ECH_creation-d-une-cour-d-arbitrage-aerien-et-spatial.htm

⁹⁶ <https://sfdas.org/espace-membres/commissions/>

⁹⁷ « This court deals with various types of disputes in aviation industry field, including but not limited to air transportation, aircraft manufacturing, aircraft sales, aircraft financial leasing, aviation insurance, general aviation trusteeship, ground services and air ticket agents. »

⁹⁸ http://www.shiac.org/Aviation/aboutus_E.aspx?page=2

(ADMA). Ladite Cour n'a pas donné suite à la demande d'information qui lui a été transmise.

En matière d'arbitrage en droit spatial la Cour Permanente d'Arbitrage (CPA) de La Haye se propose comme centre de règlement de ces différends, notamment par l'adoption d'un règlement dédié à cet effet.

B) Des règlements d'arbitrage spécifiques au droit aérien et spatial

Certains règlements d'arbitrage ont été dédiés au règlement des différends dans l'industrie aérienne ou spatiale. C'est le cas du règlement facultatif de la Cour Permanente d'Arbitrage destiné aux différends relatifs aux activités extra-atmosphériques et du règlement des différends édité par l'IATA consacré au secteur aérien.

Le règlement facultatif pour l'arbitrage des différends relatifs aux activités extra-atmosphériques a été adopté le 6 décembre 2011 par la CPA. En réalité ce règlement est basé sur les règles d'arbitrage de la CNUDCI, adoptées en 2010. Le premier point de l'introduction du règlement dispose qu'il s'agit des règles d'arbitrage de la CNUDCI modifiées pour traiter de manière adéquate des litiges ayant une composante extra-atmosphérique⁹⁹.

La CPA a bien compris les changements dans lesquels le droit spatial s'inscrivait : une dynamique de privatisation du secteur et d'utilisation commerciale de l'espace extra-atmosphérique. Ainsi le règlement dispose que sa raison d'être est de traiter des litiges dont une composante est liée à l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique peu importe la nature des parties en litige. Le règlement est ainsi taillé pour pouvoir régler des litiges impliquants des personnes publiques, organisations internationales et des personnes privées. La CPA a voulu que ce règlement prenne en compte le droit international public évidemment mais aussi les usages qui sont ceux du secteur spatial et de l'utilisation qui est faite de l'espace extra-atmosphérique.

⁹⁹ PERMANENT COURT OF ARBITRATION OPTIONAL RULES FOR ARBITRATION OF DISPUTES RELATING TO OUTER SPACE ACTIVITIES, Introduction, (i)

D'ailleurs, comme le souligne Denis Mouralis¹⁰⁰, le CPA était l'organisation idéale pour éditer un règlement pour les litiges extra-atmosphériques : cette dernière a l'habitude des différends impliquant des personnes privées, des Etats et des Organisations Internationales. D'autant plus que la CPA est une institution interétatique créée en 1899 regroupant 117 Etats membres. La CPA propose donc d'organiser l'arbitrage, de jouer le rôle d'autorité de nomination et de mettre à disposition son service de greffe pour les arbitrages (entre autres évidemment), liés au droit spatial.

La liberté de l'arbitrage primant, les parties peuvent adopter ce règlement pour leur procédure d'arbitrage et ce même si le litige en question ne présente pas d'élément relatif à l'espace extra-atmosphérique¹⁰¹.

En faisant appel aux services de la CPA et à ce règlement les parties renoncent à toute immunité d'exécution. Cela est une précision importante encore une fois en raison de la présence d'arbitrage mixte incluant un Etat ou une Organisation Internationale.

Selon ce règlement le tribunal arbitral peut être composé d'un, trois ou cinq arbitres mais les parties peuvent librement fixer un autre nombre si elles en conviennent ensemble (Art. 10).

Si les parties ont des difficultés à nommer des arbitres, le secrétaire général de la CPA peut les nommer à la demande des parties. A noter par ailleurs que l'annexe 4 du rapport annuel de la CPA¹⁰² propose une liste d'« arbitres spécialistes » des questions extra-atmosphériques composée de 19 personnes dont aucun de nationalité française mais il est à noter la présence de cinq européens. Le profil retenu en grande majorité par la CPA est celui de professeur reconnu mais aussi d'ancien conseiller juridique de gouvernement, spécialisé en droit international. Cette liste est facultative.

Le règlement facultatif de la CPA s'adapte donc aux réalités du secteur spatial. Si bien qu'il dispose de règles particulières en matière de confidentialité (qui est affirmée et donc renforcée, ce qui n'est pas forcément le cas dans les règlements d'arbitrage), un

¹⁰⁰ *Id infra* 26, page 123

¹⁰¹ *Id infra* 92, Art. 1

¹⁰² <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2018/03/Online-PCA-Annual-Report-2017-07.03.2018.pdf>

régime spécial d'apport de la preuve est mis en place et le délai pour rendre la décision est adapté à la matière (il n'y en a pas). Aussi, les articles trois et quatre du règlement relatifs à la notification d'arbitrage et à la réponse à la notification d'arbitrage correspondent bien au secteur spatial en demandant que soit inscrits dans cette notification des renseignements propres au secteur spatial. De cette manière le règlement dispose que les parties à l'arbitrage doivent renseigner dans la notification d'arbitrage : « *Identification of any rule, decision, agreement, contract, convention, treaty, constituent instrument of an organization or agency, or relationship out of, or in relation to which, the dispute arises*¹⁰³ ». La superposition de tels instruments est propre au secteur spatial.

Le règlement d'arbitrage IATA quant à lui évidemment plus centré sur le transport aérien. Le règlement a été adopté à Rio de Janeiro le 30 mai 1999 lors de la 169^{ème} réunion du conseil des gouverneurs de l'association. Ce règlement est plus ancien et plus fréquemment employé que le premier exposé.

L'objectif de l'association était de prévoir un règlement d'arbitrage taillé sur les problématiques du transport aérien et surtout de donner aux acteurs aériens une référence d'arbitrage. Pour le professeur Philippe Delebecque le règlement d'arbitrage IATA « *ne contient pas de disposition particulièrement spécifique*¹⁰⁴ » au transport aérien.

Ce règlement est beaucoup retenu dans les contrats entre compagnies aériennes, agents d'assistance au sol, dans les contrats d'agence ou de représentation également. De plus ce règlement propose (comme les autres règlements d'arbitrage) une clause compromissoire déjà rédigée que les parties peuvent s'approprier. IATA a d'ailleurs simplifié au maximum la demande d'arbitrage, la clause compromissoire peut être directement remplie sur le règlement.

Si les parties veulent que l'arbitrage soit rendu selon ce règlement ils doivent en informer par courrier le Secrétaire Général de l'association. Ce dernier peut désigner les arbitres si aucun accord n'est trouvé entre les parties.

¹⁰³ Les parties doivent apporter toute loi, décision, accord, contrat, convention, traité, instrument constituant d'une organisation ou d'une agence, (...) en relation avec le différend.

¹⁰⁴ Ph. Delebecque, La lettre de la Chambre arbitrale internationale de Paris n°9 Décembre 2015, p.4

La sentence doit être rendue dans les six mois selon l'article 19. A noter que le règlement de la CPA n'impose aucun délai.

Néanmoins, même si des outils arbitraux ont été développés pour correspondre aux besoins des acteurs du droit aérien et spatial, il n'en demeure pas moins que la plupart des arbitrages en la matière semblent être réalisés via des institutions d'arbitrages plus généralistes. Ainsi en est de la CCI. En effet au cours des recherches réalisées pour ce mémoire il a été constaté que nombre d'arbitrage en droit aérien et spatial s'étaient réalisés sous l'égide de la CCI. Cette dernière s'intéresse tout de même aux spécificités des secteurs aérien et spatial comme cela va être entrevu. Il est apparu judicieux, compte tenu de l'actuelle dynamique et de l'occurrence de l'arbitrage de la CCI en droit aérien et spatial d'en aborder les contours et le fonctionnement.

Section 2 : La CCI institution généraliste d'arbitrage souvent sollicitée en matière aérienne et spatiale

L'institution d'arbitrage de la CCI et son règlement sont souvent privilégiés en droit aérien et spatial (A) d'autant plus que cette dernière s'inscrit dans une dynamique de relative démocratisation et d'efficacité maximum avec sa nouvelle procédure accélérée (B)

A) La CCI et son règlement, institutions d'arbitrage privilégiée en droit aérien et spatial

Il est à noter que l'institution précurseur en termes d'arbitrage émanant d'une chambre de commerce est la Chambre de commerce de New York. Cette dernière proposait des services d'arbitrages dès la fin du XVIIIème siècle¹⁰⁵. Par ailleurs ce sont les chambres de commerce américaines qui sont à l'origine de la création de l'AAA. Les Chambres de commerce américaines ont été les chantres de l'arbitrage privé au niveau international. C'est avec elles que le congrès de Paris des Chambres de commerce de 1914 prend une décision qui sert de tremplin à la création de la CCI. En 1919 a lieu le congrès d'Atlantic City au cours duquel les Etats participants décident de créer la CCI. Il est décidé que la CCI sera basée à Paris et qu'une Cour

¹⁰⁵ C. Lemercier, J. Sgard, Arbitrage privé international et globalisation(s), Mission de recherche Droit et Justice ; CNRS ; Science Po.2015, p.11

d'arbitrage réservée aux affaires internationales sera mise sur pied. C'est chose faite en début d'année 1923.

Cette Cour d'arbitrage est un outil au service des entreprises. Elle est destinée à servir de facilitateur pour les échanges commerciaux internationaux. Depuis sa création la Cour a adopté plusieurs règlements d'arbitrage. La dernière mise à jour de ce règlement date du premier mars 2017. Pour la CCI, les règlements définissent « *un cadre institutionnel structurant visant à assurer la transparence, l'efficacité et l'équité du processus de règlement des différends tout en permettant aux parties d'exercer leur choix sur de nombreux aspects de la procédure*¹⁰⁶ ». Le Règlement de la CCI a pour vocation d'être fidèle « *à la philosophie (...) de la CCI et en particulier à sa vocation d'être utilisé partout dans le monde dans ses procédures conduites en toute langue et conformément à toute loi*¹⁰⁷ ».

A noter que la CCI de Paris organise des conférences de secteurs où professionnels et professions juridiques se rencontrent. Le secteur aéronautique et spatial ne sont pas délaissés par la CCI.

Sa vocation exclusivement internationale, la tradition dans laquelle s'inscrit la CCI fait d'elle l'institution privilégiée par nombre d'entreprises dont les acteurs du droit aérien et spatial.

Cette affirmation peut être avancée à la vue des différentes affaires abordées dans cette étude mais aussi plus largement à l'exposition faite par les cabinets d'avocats sur leurs sites. Ainsi par exemple le cabinet *Sefrioui* spécialisé notamment en droit des transports compte parmi ses affaires récentes pas moins de onze arbitrages CCI dont quatre mettant en jeu des intérêts d'acteurs aériens et spatiaux¹⁰⁸. Il en est de même pour le cabinet *Hogan Lovells* qui représente actuellement un constructeur d'aéronefs dans une procédure d'arbitrage CCI à l'encontre d'un de ses fournisseurs concernant la livraison et le paiement d'équipements aéronautiques¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Préface Règlement d'Arbitrage et de Médiation ICC.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ <https://www.sefrioui.com/fr/secteur-aerien/>

¹⁰⁹ <https://www.hoganlovells.com/fr/service/aviation-law>

Quelques cas concrets peuvent illustrer le fait que l'arbitrage CCI est souvent privilégié par les acteurs aériens et spatiaux :

La procédure d'arbitrage de la République Hellénique à l'encontre de Bombardier concernant la livraison et l'entretien d'aéronefs civils destinés à la lutte contre les incendies¹¹⁰ avait été réalisée sous le patronage de la CCI. La procédure d'arbitrage entre Airbus *Helicopters* et la Pologne concernant l'abandon des négociations pour l'achat des hélicoptères *Caracals* devait être mise en place sous l'égide de la CCI¹¹¹, l'affaire *EUTELSAT c/ Alcatel* (précédemment citée) à propos de la livraison tardive du satellite W1 avait été soumise à la CCI en 1999¹¹², il en était de même pour l'affaire *EUTELSAT c/ SES* dont la procédure d'arbitrage avait été initiée en 2012 devant la CCI. Pareillement pour l'affaire *EUTELSAT c/ Deutsche Telekom de 2011*¹¹³. De manière semblable deux arbitrages concernant la société russe FSURSC¹¹⁴ en 2012 et 2013 contre, respectivement, EUTELSAT¹¹⁵ et Orion Satellite Communication Inc¹¹⁶ ont été initiés devant la CCI.

Enfin l'attrait des acteurs du droit spatial et aérien pour la CCI ne semble pas diminuer, d'autant plus que cette dernière a récemment mis en vigueur, et c'est là une innovation, une procédure d'arbitrage accélérée.

B) [La procédure accélérée de la CCI, un régime généraliste d'arbitrage qui se perpétue en droit aérien et spatial](#)

Les acteurs du droit aérien et spatial privilégient donc la CCI pour régler leurs différends par l'arbitrage. La CCI s'emploie à rendre l'arbitrage toujours moins cher, toujours plus accessible, pratique et plus rapide. L'attractivité de la CCI en matière d'arbitrage en droit aérien et spatial ne semble pas être sur une dynamique décroissante au profit de la CPA et d'un règlement spécialisé. La tendance est plutôt haussière et

¹¹⁰ Sentence CCI du 30 décembre 2013, procédure devant la CA de Paris du 14 avril 2015 n°14/07043

¹¹¹ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/caracal-airbus-helicopters-exige-de-la-pologne-une-reparation-financiere-763346.html>

¹¹³ *Id infra* 43

¹¹⁴ *Id infra* 48

¹¹⁵ Cass. 1^{re} civ, 14 mars 2012, n° 10-25.560

¹¹⁶ CA Paris 17 juillet 2013, n°13/09215

d'ailleurs l'attractivité de la CCI pourrait connaître une certaine force avec l'adoption d'une procédure accélérée d'arbitrage.

Il est bien compris que les litiges aériens et spatiaux qui ont pu être abordés dans cette étude sont à haute valeur ajoutée. Les sommes en jeu dans ces procédures sont évidemment considérables. Alors quel est l'avantage pour le droit aérien et spatial d'une procédure d'arbitrage accélérée qui ne peut être mise en place au-delà d'un certain montant. En effet l'article 30 du règlement d'arbitrage de la CCI traite de la procédure accélérée renvoie au paragraphe deux de l'article premier de l'appendice VI du Règlement qui dispose que le montant en litige ne peut dépasser deux millions de dollars US. Néanmoins la Cour décide si cette procédure accélérée a ou non un intérêt, peut donc en écarter l'application alors que le litige est en dessous de ce montant ou bien l'appliquer alors qu'il dépasse ce montant.

L'intérêt est le suivant, attirer les petites et moyennes entreprises vers l'arbitrage en même temps que les législations se montrent plus libérales et acceptent l'arbitrage dans tous les domaines du droit, à l'exception du droit pénal bien évidemment. Une procédure plus rapide, avec moins d'audience, des délais réduits, moins d'arbitres, moins de production de documents est plus pratique et moins onéreuse et permet d'ouvrir l'arbitrage à des litiges avec des montants plus faibles et avec des parties qui ne pourraient assumer financièrement une procédure CCI normale. Cette dernière ne peut être mise en place si la convention d'arbitrage a été conclue avant la mise en vigueur de ce dispositif, à savoir au premier mars 2017.

L'une des caractéristiques notables de la procédure d'arbitrage accélérée est qu'elle permet de nommer un arbitre unique alors même que la convention d'arbitrage en dispose autrement. Il est aussi remarquable que la procédure accélérée ne demande aucun établissement d'acte de mission contrairement à toute autre procédure d'arbitrage. L'acte de mission est normalement incontournable car il définit les périmètres de l'arbitrage, ce sur quoi les arbitres doivent se prononcer, les règles de procédure de l'arbitrage et son calendrier. L'acte de mission doit normalement être signé par les parties et les arbitres.

La perspective pour l'arbitrage en droit aérien et spatial en relation avec la CCI est donc la possibilité d'une certaine démocratisation de l'arbitrage. Il peut être imaginé que les « petits arbitrages » qui concernent actuellement et les entreprises d'assistance en escale (*handler*), les compagnies de fret, les opérateurs de maintenance qui aujourd'hui préfèrent l'arbitrage IATA pourraient adopter la procédure accélérée de la CCI.

Cette procédure d'arbitrage peut permettre également d'attirer des sous-traitants des constructeurs, des petits fournisseurs, ou bien peut être demain des groupements de passagers¹¹⁷ contre des compagnies aériennes ou des petits aéroports que l'arbitrage rend frileux.

La procédure accélérée est donc un outil de démocratisation de l'arbitrage et correspond à la dynamique dans laquelle s'inscrit aussi l'Etat français de faciliter le recours à l'arbitrage et d'étendre à la fois les matières arbitrables et la validité des clauses compromissaires.

Il a été démontré dans ce titre la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial par le biais de son application réelle. Il a été exposé les légères contraintes que les entreprises des secteurs aérien et spatial doivent anticiper avant de se lancer dans un arbitrage. Il a aussi été pointé que des outils arbitraux spécifiques à l'aérien et au spatial existent mais n'ont pas encore démontré leur efficacité réelle à l'inverse d'outils plus généralistes.

Après avoir fait cet état des lieux matériel et technique il convient d'entrevoir l'avenir. Compte tenu des développements réalisés dans cette étude il faut se projeter et essayer d'avoir une prise de vue réaliste des perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial.

¹¹⁷ Compte tenu notamment du changement législatif français de la non-validité à l'inopposabilité de la clause compromissoire qui ouvre de nouvelles possibilités.

Titre 2 : Les perspectives futures de l'arbitrage en droit aérien et spatial

Les secteurs aérien et spatial sont en perpétuelle évolution. De nombreuses technologies voient le jour chaque année en bouleversant les idées normalement bien établies des possibles qu'offrent l'aérien et le spatial. Ainsi par exemple en droit spatial et selon Laurence Ravillon « *le droit a pris du retard sur l'activité spatiale*¹¹⁸ ». Les changements sociétaux, technologiques et commerciaux doivent être accompagnés par le droit. Le droit doit être le tuteur de l'arbre du progrès et lui permettre de grandir sereinement sans qu'il ne se casse sous son propre poids.

Dès lors si le contexte change, si le droit change alors l'arbitrage, plus au fait des usages des pratiques professionnelles, devrait changer naturellement tout aussi rapidement. Les évolutions techniques peuvent apporter des changements à l'arbitrage aérien et spatial (Chapitre 1). Dans un second temps les changements des secteurs aérien et spatial sont aussi géographiques. L'émergence de nouveaux marchés, de nouvelles puissances spatiales, l'apparition dans certains Etats d'une classe moyenne permettant aux transports aériens de s'épanouir sont autant de changements qui méritent que cette étude s'attarde sur les particularismes de ces zones géographiques en matière d'arbitrage. L'arbitrage se développerait donc possiblement avec un déplacement du centre de gravité des marchés aérien et spatial (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Evolution techniques et arbitrage en droit aérien et spatial

Il peut être distingué ici deux types d'évolution techniques. Celles qui sont propres à l'arbitrage et qui constituent un futur proche (Section 1) et celles relatives uniquement aux secteurs aérien et spatial (Section 2).

¹¹⁸ <https://www.journaldunet.com/economie/magazine/business-de-l-espace/droit-et-activite-spatiale.shtml>

Section 1 : Des évolutions propres au domaine juridique et à l'arbitrage

Les évolutions propres à l'arbitrage constituent l'évolution possible dans un futur proche de l'arbitrage en droit aérien et spatial. Elles sont les développements à court terme de l'arbitrage compte tenu de la place qu'occupe actuellement l'arbitrage en droit aérien et spatial.

En matière d'activités spatiale l'épanouissement des acteurs privés devrait se poursuivre. De plus en plus d'opérateurs privés vont opérer demain dans l'espace extra-atmosphérique, sur des créneaux déjà exploités ou sur de nouveaux créneaux.

Mais les rapports d'Etats à Etats risquent également de changer. La perspective d'un espace extra atmosphérique militarisé pourrait bien changer en profondeur le droit spatial.

En effet le président américain Donald Trump annonçait dernièrement¹¹⁹ que la présence des Etats Unis dans l'espace n'était pas suffisant lorsqu'il était question de protéger les Etats Unis. Il affirmait qu'il était nécessaire de « *dominer* » l'espace extra-atmosphérique. Il a ainsi exprimé le souhait de créer la sixième branche de son armée : la « *Space Force* ». Pourtant le traité de l'espace de 1967 dispose, dans ses articles et clauses préambulaires que l'utilisation de l'espace extra atmosphérique doit être exclusivement réalisé de manière pacifique et à des fins pacifiques. Le terme « pacifique » revient quarante et une fois dans le traité qui fait un peu plus de soixante pages. Evidemment il ne faut pas s'arrêter à l'occurrence d'un mot pour relever l'esprit se dégageant d'une convention mais cela est tout de même significatif.

Pourtant il faut remarquer que les Etats Unis ont ratifié ce traité le dix octobre 1967.

Les satellites et engins spatiaux sont par nature des objets à double usage et certains Etats sont très méfiants et ont d'ailleurs déjà réalisé des opérations de nuisances sur

¹¹⁹ Discours du 18 juin 2018

des satellites¹²⁰. Mais c'est ici la première fois qu'un chef de gouvernement annonce la réelle création d'un corps d'armée destiné à l'espace extra atmosphérique. La Chine et la Russie ne sont évidemment pas en reste avec de nombreux projets d'armements spatiaux¹²¹.

Cette militarisation de l'espace extra-atmosphérique peut avoir deux effets hypothétiques.

En premier lieu une possible patrimonialisation de l'espace extra-atmosphérique. En d'autres termes cela reviendrait à étendre la souveraineté territoriale à l'orbite géostationnaire. En effet il peut être aisément imaginé qu'en cas de présence d'armes nuisibles dans l'espace cette position peut être adoptée par les Etats. Cela a d'ailleurs été le cas de la Colombie qui considérait encore récemment que l'espace extra-atmosphérique au-dessus de son territoire lui appartenait¹²² et ce en totale contradiction avec le traité de l'espace de 1967.

Si la souveraineté des Etats est étendue à l'espace extra-atmosphérique au-dessus de leur territoire il peut être imaginé que nombre d'accords pourront être développés et autoriser le survol par engins spatiaux, lesquels prévoient peut-être une clause compromissaire. Des litiges pourraient avoir lieu sur la délimitation des espaces extra-atmosphériques et ainsi être réglés par l'arbitrage via la procédure de l'UIT par exemple.

Peut-être qu'à l'image de la recherche de puissance et de dominance qui était la règle pendant la guerre froide et qui a donné naissance au traité de 1967, les Etats pourraient chercher à limiter leur potentiel de nuisance en adoptant un nouveau traité précisant quels engins seraient autorisés ou non dans l'espace extra-atmosphériques.

Parallèlement à cela, de nombreux litiges ont lieu aujourd'hui sur l'exploitation de droits de télédiffusion. L'Etat est maître de ce qui est diffusé sur son territoire et peut contraindre l'opérateur satellitaire d'arrêter la diffusion de certains programmes. Cela

¹²⁰ <https://sciencepost.fr/2016/10/inquietante-course-a-larmement-spatial-lancee/>

¹²¹ <https://motherboard.vice.com/fr/article/zmkk9x/un-satellite-russe-ravive-la-peur-dune-course-aux-armements-spatiaux>

¹²² Isabela Ardalan Espinel « Le développement du secteur spatial et de son encadrement juridique en Amérique latine : un point de vue colombien », RFDAS, vol. 277, 2016 n°1

a été le cas dans les affaires *Al Manar* par exemple. La société *Al Manar* avait passé un contrat avec EUTELSAT pour être diffusé en France sans autorisation du CSA. Le CSA décidait que les programmes audiovisuels diffusés n'étaient pas compatibles avec l'ordre public français et saisit le conseil d'Etat en 2004. Le Conseil d'Etat statuant en référé a ordonné la cessation de télédiffusion à EUTELSAT¹²³. Plusieurs affaires similaires ont eu lieu concernant les responsables de contenus diffusables *Sahar I*, *NTDTV (Chine)*, *GBP (russe)*, *Al Aqsa*, *IRIB* et d'autres encore. Les responsables de services satellite comme EUTELSAT sont souvent sujets à des pressions qui les poussent à stopper telle ou telle diffusion. L'arbitrage pourrait peut-être se développer dans ce genre de contentieux entre le télédiffuseur et l'opérateur de satellite, ou entre le télédiffuseur et l'Etat bien que l'Etat ne se comporte pas ici comme un opérateur économique mais comme garant de l'ordre public.

Une autre perspective qui pourrait donner plus de place à l'arbitrage en droit spatial serait un changement textuel et organisationnel de l'UIT. En effet l'UIT ne prévoit le recours à l'arbitrage qu'entre Etats comme il a été développé plus tôt. Mais la plupart des opérateurs spatiaux sont aujourd'hui privé et l'UIT ne reflète pas la réalité des activités spatiales. Les entreprises privées sont ainsi considérées comme des « membres de secteur » pour l'UIT. Mais Laurence Ravillon¹²⁴ relevait que les entreprises privées pouvaient participer aux travaux de l'UIT et ont pris largement leur place. Si bien que l'UIT est pour certains dans un processus de « *privatisation progressive* »¹²⁵.

Toujours en arbitrage spatial le Règlement de la CPA destinés aux différends relatifs aux activités extra-atmosphérique pourrait peut-être trouver son assise, sa force dans les années à venir. Des progrès et modifications heureuses pourraient lui être apportées. En effet le Règlement facultatif ne prévoit pas de dispositions relatives à l'arbitrage incluant une procédure de jonction d'arbitrage alors que le règlement CCI apporte la possibilité de faire la jonction entre plusieurs arbitrages à son article 10. Une pareille disposition serait très utile en droit aérien compte tenu de l'occurrence de l'arbitrage et de la multiplicité des acteurs entrant en jeu dans n'importe quelle activité

¹²³ *Id. infra* 41, p.83

¹²⁴ *Id. infra*. 29, p 806

¹²⁵ *Ibid.*

spatiale. Des arbitrages auraient pu être joints par exemple s'agissant de la défaillance générale des satellites *Boeing*.

Aussi la mise en place d'un processus d'arbitrage d'urgence serait tout à fait judicieuse. Par ailleurs le règlement de la CCI prévoit une telle procédure.

Aussi peut émerger des litiges spatiaux relatifs à la collision entre satellite, à la percusion de satellites par des objets spatiaux. A noter que les Etats restent responsables des objets spatiaux une fois devenus débris. Un contentieux arbitral pourrait se développer ici compte tenu de la présence importante de déchets en orbite géostationnaire et des pratiques arbitrales récurrentes chez les acteurs spatiaux.

En matière aérienne il a été vu que les clauses compromissaires sont très largement acceptées en droit français. La conception de l'inopposabilité développée par la réforme de 2011 ouvre de nouvelles perspectives. En effet des clauses compromissaires peuvent dès à présent être intégrées à des contrats de transport passagers, à des conditions générales de transport ou bien à des contrats de travail de personnels navigants, personnels techniques et commandants de bord. Les passagers ou travailleurs auraient la possibilité de lever l'option que propose cette clause s'ils décident que cela est plus bénéfique pour eux. Aussi l'arrivée en droit français des actions de groupes et le développement des associations de consommateurs peuvent jouer un rôle dans ce contentieux et dans son arbitrabilité.

Encore en matière aérienne le développement des activités relatives aux drones peut donner lieu à un contentieux fournis dans les années à venir, à mesure que l'Union Européenne précise les contours de leur utilisation. De nouveaux litiges relatifs à l'apparition et la généralisation de l'activité drone pourraient être arbitrables bien qu'aujourd'hui le contentieux soit résiduel et concerne au trois quart la matière pénale.

Au niveau international deux changements directs pourraient être observés. En premier lieu une perspective qui serait heureuse viendrait de l'OMC. L'ORD de l'OMC ne se déclare pas compétent pour connaître des litiges qui concernent le transport aérien. Ainsi les politiques anti concurrentielle ne sont pas régulées par l'OMC. L'option d'arbitrage qui est prévue à la suite de la prise de décision de l'ORD pourrait connaître des litiges du transport aérien si les Etats se mettent d'accord pour l'inclure dans les

matières que l'OMC pourrait connaître. Néanmoins force est de constater qu'un tel consensus n'est pour le moment pas envisageable.

Enfin, avec la création de plusieurs Cours d'arbitrage spécialisées dans les différends en droit aérien, notamment à Shangai et à Casablanca peut être que la place de Paris pour régler ces différends pourrait être remise en cause.

Les perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial peuvent aussi être centrées sur les développements technologiques importants à venir dans les prochaines années. En premier lieu desquels les tourisme spatial et l'extraction de minerais extra-atmosphériques.

Section 2 : Le rôle des développements technologiques dans l'arbitrage aérien et spatial

Les développements technologiques ont un important rôle à jouer dans la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial. Deux développements technologiques qui sont destinés à prendre de l'ampleur dans les années à venir sont apparues évidente et si importantes qu'il n'est pas possible de les écarter dans cette étude. De plus ces deux développements technologiques pourraient choisir l'arbitrage comme mode de règlement des différends se dégageant de ces deux futures activités. De nouveaux projets spatiaux signifient de nouveaux différends.

Ces deux activités sont le vol tourisme spatial (A) et l'exploitation de minerais extra-atmosphériques par les entreprises privées(B).

A) Le tourisme spatial et l'arbitrage

Pour le professeur Werner Hoeffner « *jusqu'en 2001, les missions spatiales habitées furent uniquement des opérations emportant des agents étatiques, bénéficiant du statut d'astronaute. Mais au printemps 2001, l'américain Dennis Tito en s'envolant avec Soyouz vers la station spatiale orbitale pour y faire un séjour de loisir, ouvrait une nouvelle ère dans les vols spatiaux habités : celle des vols touristiques. Il s'agissait cependant encore d'une activité exceptionnelle réservée à quelques multimilliardaires Si au départ le tourisme spatial était l'idée qui ne semblait ni de l'ordre du possible ni de l'ordre du rentable il n'en n'est rien aujourd'hui* »¹²⁶. L'idée s'est peu à peu développée et l'entêtement de Richard Branson, propriétaire de *Virgin* et de *Virgin Galactic* a payé jusqu'à ce qu'un vol test de 2014 ne se conclue par le dramatique crash du *Virgin Galactic Spaceship Two* tuant le pilote. Le projet a été stoppé et n'a repris que deux ans plus tard en 2016. A noter qu'en juillet dernier le nouveau véhicule spatial de *Virgin Galactic* s'est dernièrement offert le luxe de dépasser la stratosphère¹²⁷ et d'opérer sereinement dans la mésosphère, soit à cinquante kilomètre d'altitude. Cela est significatif d'un retour en force de l'entreprise. Plusieurs entreprises ont repris l'idée de Richard Brandson comme *SpaceX* et ses lanceurs réutilisables *Falcon Heavy* et *Falcon 9*, *Blue Origin* avec son véhicule suborbital *New Shepard*. Cette dernière a d'ailleurs affirmé prévoir des vols touristiques suborbitaux dès 2019¹²⁸. La liste des demandes de vols suborbitaux s'allonge à mesure que les entreprises se rapprochent de la faisabilité de ces vols de telle sorte que l'activité pourrait bien être rentable à moyen terme.

Il n'existe pas en Europe de corpus juridique destiné à la gestion de cette activité. Néanmoins les Etats Unis ont déjà pris le soin de légiférer sur la question. Ainsi les *Commercial Space Launch Act de 1984, de 1997, de 1998* et le *Commercial Space Launch Competitiveness Act of 2015* donne déjà un cadre réglementaire pour ces

¹²⁶ W. Hoeffner, Cours de droit international des transports, Université Nice Sophia Antipolis, 2017

¹²⁷ <https://www.telegraph.co.uk/science/2018/07/27/virgin-galactic-leaves-stratosphere-break-new-boundaries-commercial/>

¹²⁸ <https://www.futura-sciences.com/sciences/actualites/blue-origin-tourisme-suborbital-blue-origin-veut-vendre-tickets-espace-2019-63252/>

activités et les amendements qui les accompagnent traitent de permis d'engins spatiaux réutilisables avec l'octroi de permis expérimentaux.

Compte tenu de la forte demande¹²⁹ concernant ce genre de tourisme et des projets qui sont développés par différentes entreprises (vols suborbitaux, projets d'hôtels spatiaux...) il est fort à parier que les différends entre entreprises ou entre passagers et entreprises ne devraient pas tarder à éclore. C'est là que l'arbitrage entre en jeu. De plus s'il est pris en compte le prix considérable de tels activités, le prix du billet de voyage, le prix de l'arbitrage n'est plus dissuasif pour les passagers. Ce marché étant finalement assez réduit et risqué il est judicieux que les incidents soient gardés confidentiels. Dès lors il peut être imaginé que des clauses compromissaires puissent être prévues dans le contrat de transport par exemple.

B) L'extraction minérale extra-atmosphérique

Le deuxième développement important qui déjà lieu est la possibilité pour les entreprises privées d'extraire des minerais sur des corps célestes afin d'en faire une exploitation commerciale sur Terre. Le traité de 1967 n'envisageait pas que l'exploitation de l'espace pacifique de l'espace extra-atmosphérique puisse se réaliser autrement qu'au bénéfice de l'humanité toute entière. De plus l'appropriation d'un corps céleste ou de l'espace extra atmosphérique n'est pas permise. En effet si « *L'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, doivent se faire pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays, quel que soit le stade de leur développement économique ou scientifique; elles sont l'apanage de l'humanité tout entière*¹³⁰ » et bien « *L'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par aucun autre moyen*¹³¹ ». Dès lors les entreprises ont le droit d'user des corps célestes mais cela doit se faire dans l'intérêt de l'humanité et sans possibilité d'appropriation de ces derniers. Si sur ce deuxième point la question ne semble pas

¹²⁹ Plus de 700 demandes de vols suborbitaux demandés à Virgin Galactic en 2014

¹³⁰ Art. 1, al. 1 ; Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes.

¹³¹ *Ibid*, Art. 2

souffrir de débats, l'exploitation au bénéfice de l'humanité peut être handicapant pour le développement des perspectives des entreprises privées du secteur spatial.

En effet les entreprises ne pourraient pas logiquement organiser un projet aussi lourd et coûteux qu'une extraction minérale dans l'espace extra-atmosphérique pour ensuite abandonner l'idée de la possibilité d'un bénéfice en partageant ses minerais avec l'humanité. Dès lors les Etats resteraient les seuls capables de telles prouesses, pour témoin la sonde *Rosetta* qui par le biais de son atterrisseur *Philae* a pu analyser la composition de la comète « *Tchouri* » et extraire quelques minéraux. Ce projet a coûté plus d'un milliard de dollar à l'ESA.

Ainsi et sur ce point-là le traité de 1967 reflète difficilement la réalité actuelle. Les Etats Unis ont d'ailleurs légiféré sur cet aspect avec *le Commercial Space Launch Competitiveness Act of 2015* déjà cité dans cette étude. Ainsi les Etats Unis ont donné le droit aux entreprises privées d'exploiter et d'extraire des minéraux des corps célestes : « *A United States citizen engaged in commercial recovery of an asteroid resource or a space resource under this chapter shall be entitled to any asteroid resource or space resource obtained, including to possess, own, transport, use, and sell the asteroid resource or space resource obtained in accordance with applicable law, including the international obligations of the United States* ¹³² ». Il est à relever cependant que cette extraction ne concerne que les matières minérales et non organiques.

Plusieurs sociétés ont déjà l'intention de profiter de cette libéralisation comme *The Asteroid Mining Corporation* (entreprise écossaise) ou *Planetary Resources*.

C'est donc ici une innovation considérable, une nouvelle activité qui n'est ni une lubie ni un projet fumeux. Ce qui ouvre des perspectives de nouveaux litiges et donc de

¹³² <http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title51-section51303&num=0&edition=prelim>

TITLE 51—NATIONAL AND COMMERCIAL SPACE PROGRAMS Chapter 503, §51301

« Un citoyen des Etats Unis engagé dans l'extraction commerciale des ressources d'astéroïde ou d'une ressource spatiale conformément à ce chapitre aura droit, pour n'importe quelles ressources d'astéroïde ou ressource spatiale obtenues, de posséder, transporter, utiliser et vendre la ressource d'astéroïde ou la ressource spatiale obtenue conformément à la loi applicable, y compris les obligations internationales des États-Unis. »

nouveaux arbitrages en droit spatial. D'autant que l'Union Européenne pourrait suivre cette voie : le Luxembourg a adopté une législation semblable à celle des Etats Unis en 2017¹³³.

Ces perspectives juridiques et techniques tendent à accroître la place de l'arbitrage en droit aérien et spatial. Mais géographiquement il peut être attendu que le centre de gravité des activités aériennes et spatiales se déplace dans un futur plus ou moins proche et avec lui la place du contentieux arbitral. Dès lors il est nécessaire de réaliser une analyse de ces nouveaux centres de gravité à travers le prisme de l'arbitrage.

Chapitre 2 : Perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial relatives à un possible déplacement du centre de gravité du marché

La place de l'arbitrage de demain en droit aérien et spatial dépend aussi de la conjoncture économique dans laquelle les secteurs spatial et aérien s'inscrivent. En matière spatiale le centre de gravité économique ne devrait pas se déplacer dans les deux décennies à venir, ce qui n'est pas forcément le cas du secteur aérien. En effet et déjà actuellement, le centre de gravité économique aérien est en train de se déplacer. Le transport aérien américain et européen est consolidé et il n'y a pas de grands chambardements à attendre, la dynamique du secteur aérien est croissante et stable. En revanche et comme il a été observé, le secteur aérien est en pleine explosion en péninsule arabique, en Asie et le même destin est prévu pour l'Afrique.

En premier lieu il est bon de rappeler qu'en matière de commande d'aéronefs aux constructeurs les Etats de la péninsule arabique sont les plus grands demandeurs. Demandeur pour deux raisons : pour les besoins de leurs flottes mais aussi pour négocier des créneaux aériens. En d'autres termes les commandes d'aéronefs sont nécessaires et représente en même temps un effet de levier. Compte tenu de ces affirmations il est judicieux d'analyser le rapport à l'arbitrage qu'ont les Etats de la

¹³³ M.Couston « Que faut-il prévoir pour les 50 ans à venir du droit spatial ? » ; RFDAS, 2017

péninsule arabique et notamment en matière de financement (Section 1) et d'ouvrir les horizons de l'arbitrage en droit aérien à la Chine et au continent africain (Section 2).

Section 1 : Arbitrage en droit aérien et finance islamique

Actuellement certains cabinets d'avocats se sont familiarisés avec la finance islamique. Et pour cause cette dernière est une pratique qui peut servir au financement d'aéronefs. Il convient de décrire ce qu'est la finance islamique comme sujet d'arbitrage dans un premier temps (A) pour exposer les nouveaux développements de l'arbitrage dans ces Etats de la péninsule arabique (B).

A) La finance islamique objet d'arbitrage

Pour M. Bechir Ould Sass¹³⁴ la finance islamique se définirait comme « *un nouveau système financier dont la conceptualisation se construit autour d'une subtile conjugaison entre l'économie, l'éthique et le droit musulman des affaires commerciales. Ses finalités résident dans la volonté de faire en sorte que les produits financiers soient compatibles avec les principes juridico-éthiques de l'islam*¹³⁵ ». Autrement dit et selon le centre de documentation du ministère de l'économie et des finances « *le terme finance islamique recouvre l'ensemble des transactions et produits financiers conformes aux principes de la Charia*¹³⁶ ». Il s'agit donc de produits financiers qui respectent les principes de la Charia.

Cela suppose trois idées : la finance islamique se place dans un esprit particulier qui a sa propre logique, elle met en place une façon de réaliser des financements qui lui est propre et impose certains interdits et enfin c'est une matière qui demande l'intervention de connaisseurs et de techniciens.

¹³⁴ M. Bechir Ould Sass, Finance Islamique – rapport 2011 : Quels marchés et quelles opportunités pour les banques de détail ?, AIDIMM, IFAAS, p.11

¹³⁵ Enseignant-chercheur à l'EM Strasbourg

¹³⁶ <https://www.economie.gouv.fr/cedef/finance-islamique>

En 2017 et pour Marie G. Gauchenot, le premier financement d'aéronefs réalisé sous les auspices de la finance islamique date de 2001 et a été opéré par *Novus Aviation Capital*¹³⁷.

Ces quinze dernières années la finance islamique été à l'origine de quarante-deux financements d'aéronefs, pour le compte de vingt et une compagnies aériennes et pour un montant total de 2,3 milliards de dollars US¹³⁸.

La finance islamique repose sur deux principes qui sont le principe de réalité et le principe de moralité.

Le principe de réalité veut que le financement porte sur des actifs bien réels, tangibles qui existent vraiment « *ou à des opérations commerciales parfaitement identifiées* »¹³⁹. L'opération doit être maîtrisée totalement et ne doit pas laisser de place au hasard : les seules rémunérations obtenues le sont sur la base des risques et contributions. Le risque par le hasard, l'incertitude, la spéculation, l'intervention d'un élément extérieur non maîtrisé n'est pas permis.

Le principe de moralité, qui est le plus connu lorsqu'il est question de finance islamique, se rapporte lui aux interdictions et aux rémunérations. L'opération de financement ne doit pas se réaliser au bénéfice d'activités liés au commerce des armes, à la consommation d'alcool ou des jeux de hasard. De plus, la moralité veut que la rémunération soit répartie justement selon le degré d'implication des parties prenantes. C'est le partage du profit et des pertes. Enfin l'argent n'est pas considéré comme un actif réel, dès lors est appliqué le principe d'interdiction des intérêts.

Pour Yousef Alyaqout « *en matière de finance islamique, l'arbitrage en tant que mécanisme reposant sur la liberté et la volonté apparaît comme la meilleure voie permettant la prise en considération de la spécificité de cette activité, l'application de la Charia dans le domaine de la résolution des litiges. (...) Grâce aux avantages qu'il*

¹³⁷ M.G. Gauchenot, Le financement islamique appliqué à l'aviation commerciale, Le droit du financement des aéronefs, §335, Bruylant

¹³⁸ *Id.*, §336

¹³⁹ *Id.*, §339

offre aux opérateurs de la finance islamique, l'arbitrage s'affirme comme la justice naturelle des litiges relatifs à la finance islamique ¹⁴⁰».

La finance islamique occupe ainsi une place de plus en plus importante dans le financement des aéronefs. C'est un élément que les acteurs du secteur aérien choisissent dorénavant et de plus en plus souvent. Il est donc judicieux de s'y pencher car une activité donne toujours lieu à des différends. De plus l'arbitrage est le mode privilégié pour régler des différends dans le cadre de la finance islamique.

B) Finance islamique : sujet d'un arbitrage en pleine modernisation

La finance islamique sert donc au droit aérien et ses différends sont souvent réglés par arbitrage. Dès lors la place de l'arbitrage en droit aérien s'analyse par le biais de la finance islamique et des règlements de ses différends par l'arbitrage. Il faut alors se pencher sur le fonctionnement de l'arbitrage en relation avec la finance islamique puisque c'est un élément en développement au sein du secteur aérien.

Les échanges économiques entre la France et les pays du golfe sont très nombreux dans deux domaines : l'aviation civile et l'armement. *Airbus* a par exemple passé un contrat énorme avec la compagnie *Emirates* en janvier dernier. En effet *Emirates* dispose déjà de cent quatre *A380-800* en fonction, cinquante-huit autre commandé et a recommandé à *Airbus* trente-six appareils supplémentaires¹⁴¹. L'Arabie Saoudite quant à elle s'apprête à commander quarante-huit avions *Eurofighter Typhoon* au consortium européen incluant *Airbus*¹⁴². Le Qatar, son adversaire politique régional, a acheté auprès du consortium *NHIndustry* vingt-huit hélicoptère *NH90* pour un montant de trois milliards d'euros.

¹⁴⁰ Y. Alyaqt, L'arbitrage des litiges relatifs à la finance islamique, thèse sous la direction du professeur François Xavier Licari, soutenue le 19-12-2017, Université de Lorraine, résumé.

¹⁴¹ <https://www.ladepeche.fr/article/2018/01/19/2724832-airbus-la-commande-d-emirates-sauve-l-a380.html>

¹⁴² https://www.lesechos.fr/09/03/2018/lesechos.fr/0301414252024_1-arabie-saoudite-veut-commander-48-avions-eurofighter.htm

Ces flux financiers considérables concernant l'industrie aéronautique entre les pays du Golfe et l'Europe justifient qu'il soit analysé sommairement le fonctionnement de l'arbitrage.

L'arbitrage dans les pays du golfe est basé sur la Charia, la *Medjellé* ottomane¹⁴³, la doctrine de l'arbitrage relatif à la Sunna et au Coran. De manière plus moderne l'Académie Islamique du *Fiqh*¹⁴⁴ et le Centre Islamique de Réconciliation et d'Arbitrage, constituent le socle de l'arbitrage en droit financier musulman moderne.

Pour Abdelsattar Khouildi les institutions financières islamiques « *optent pour l'arbitrage non seulement en raison des avantages classiques de l'arbitrage (...) mais surtout en raison de la qualification des arbitres et leur spécialisation en matière de Fiqh des transactions (...) domaine assez pointu nécessitant une qualification appropriée*¹⁴⁵ ».

A l'image du droit français certaines questions ne sont pas arbitrables. Ainsi les « *cas qui relèvent du pur droit divin* », « *les cas où la sentence devant être prononcée par l'arbitre consisterait à confirmer ou infirmer un jugement impliquant une tierce partie* » ou « *les cas qui sont du ressort exclusif de la justice* » ne sont pas arbitrables¹⁴⁶. La finance islamique, faisant partie intégrante d'opérations de commerce, est une matière arbitrable.

Classiquement l'arbitrage en droit musulman devait être opéré par un arbitre remplissant la condition d'islamité. L'arbitre devait être musulman et connaître la question pour laquelle il était missionné. Cette condition d'islamité a évolué et maintenant et il a pu être observé que des non-musulmans siègent dans un tribunal arbitral chargé de se prononcer sur des opérations de finance islamique. La nouvelle loi saoudienne impose néanmoins que l'arbitre, s'il est unique, ou le président du tribunal arbitral, s'ils sont plusieurs, soit titulaire d'un diplôme universitaire en

¹⁴³ Première codification du droit musulman, onze articles traitent de l'arbitrage.

¹⁴⁴ Interprétation temporelle des règles de la Charia ou « jurisprudence islamique »

¹⁴⁵ A. Khouildi, L'Arbitrage en Droit Financier Musulman Moderne, p.39

¹⁴⁶ Résolution No.91(8 /9) de l'Académie Islamique du *Fiqh*

sciences juridiques ou sciences de la Charia¹⁴⁷ : « *un tribunal arbitral composé intégralement d'ingénieurs ou de médecins n'est pas accepté en Arabie Saoudite*¹⁴⁸ » sous peine de nullité de l'arbitrage. La Norme n°32 réalisée par l'Organisation de Comptabilité et d'Audit pour les Institutions Islamiques du *Fiqh* reconnaît la possibilité à un non-musulman à être arbitre d'un litige concernant la finance islamique. Mais cela est une exception : « *Le principe est que l'arbitre doit être musulman sauf s'il y a un besoin de requérir à un arbitre non musulman* ». Signe que l'arbitrage n'est pas totalement délié d'une conception provenant d'un système juridique national ou régional.

L'arbitrage en droit musulman s'est modernisé, le profil du grand savant de l'islam, en ayant fait son sacerdoce, n'existe plus dès lors cela ne peut plus être une condition pour l'arbitre. Le caractère international de l'arbitrage a effacé l'ancienne loi saoudienne par exemple qui exigeait que l'arbitrage soit rendu par un ressortissant saoudien ou par un étranger musulman.

Du point de vue de la loi applicable au différend l'arbitrage en droit financier musulman s'est aussi modernisé. Si auparavant il n'était pas possible de prévoir un autre droit que celui de la Charia, la loi étrangère est maintenant acceptée. Elle est admise dès lors que les arbitres dans leur décision respectent les principes de la Charia. C'est un compromis entre la volonté des parties et la loi religieuse. Il en est de même pour la loi saoudienne qui exigeait l'application exclusive du droit saoudien au fond et qui maintenant, de manière quasiment semblable dispose que le droit applicable au fond du litige peut être étranger sur le choix des parties mais qu'il doit être pris soin de ne pas enfreindre « les règles du droit musulman et l'ordre public du Royaume ¹⁴⁹».

De même le contrôle des sentences arbitrales très encadré auparavant, a connu dans la loi saoudienne une respiration significative. La nouvelle loi saoudienne pose les conditions de validité des sentences arbitrales. Ainsi celles-là ne doivent pas contredire un jugement rendu par une autorité saoudienne compétente sur le même litige en Arabie Saoudite, elles doivent être dûment notifiées aux défendeurs et ne pas comporter

¹⁴⁷ Article 14-3 loi du 26 mai 2012, décret n°34/M 16 avril 2012

¹⁴⁸ H. Slim, Renouveau et tradition dans la nouvelle loi saoudienne relative à l'arbitrage, CAPJA2013-1-069, p.6

¹⁴⁹ Article 38-1 loi du 26 mai 2012

de violations au droit musulman ou à l'ordre public du Royaume. Les conditions sont assez strictes mais elles sont déjà plus souples qu'avant.

Après avoir sommairement analysé les contours de l'arbitrage applicable à la finance islamique comme composante de l'arbitrage en droit aérien et spatial, il convient dès à présent de se pencher sur les autres zones géographiques de la planète. Ces dernières constituent le futur du secteur aérien et spatial et donc le futur de l'arbitrage en droit aérien et spatial.

Section 2 : L'arbitrage en droit aérien et spatial dans un marché en pleine expansion

Deux zones géographiques sont parues importantes pour le futur de l'arbitrage en droit aérien et spatial, l'Asie avec la Chine (A) et l'Afrique (B) au travers de l'OHADA et de l'Union Africaine.

A) L'arbitrage en Chine

La Chine est un marché très important pour le transport aérien et les activités spatiales. « Un total de 296,6 millions de voyages de passagers ont été réalisés [depuis 2017] en hausse de 12,4%, contre 13% l'année dernière. Le volume du fret a progressé de 6,4% en glissement annuel, à 3,6 millions de tonnes ¹⁵⁰». Le marché du transport aérien chinois est considéré être le deuxième mondial en termes de volume derrière les Etats Unis. En plus de cela la Chine possède un constructeur aérien prometteur qu'est *COMAC*.

A l'image de la création de la Cour d'arbitrage international spécialisé dans les différends aériens de Shanghai (comme il a été développé plus tôt), l'arbitrage est le mode privilégié pour régler des différends entre entreprises chinoises et entreprises étrangères. Et pour cause, les entreprises privées ont la vision de la Chine comme un Etat qui peut pratiquer le protectionnisme juridique, où l'impartialité des juges peut être questionnée et où les jugements étrangers ne sont pas reconnus. Dès lors l'arbitrage est un outil plus enviable. A noter également qu'en Chine le recours à la justice est le dernier moyen employé pour régler un litige. Culturellement recourir à la

¹⁵⁰ http://french.china.org.cn/business/txt/2018-08/26/content_60394000.htm

justice est un échec : aucun consensus n'a pu être trouvé. Dès lors l'arbitrage est réputé être beaucoup employé, le plus souvent comme procédure de négociation afin d'arriver à un consensus.

Cependant la Chine possède quelques particularismes qu'il est bon de connaître lorsqu'un arbitrage doit être réalisé dans une opération qui concerne le secteur aérien ou spatial.

La norme qui encadre l'arbitrage en Chine est la loi sur l'arbitrage du 31 août 1994. Cette dernière pose toutes les règles qui entourent l'arbitrage en Chine et a deux objectifs : assurer que l'arbitrage se réalise dans les règles, de manière impartiale, de protéger les intérêts légitimes des parties et d'assurer le bon développement de l'économie socialiste¹⁵¹.

Quelques particularismes cadrent l'arbitrage en Chine. Par exemple, la Chine ne reconnaît pas les sentences rendues par des arbitrages *ad hoc*. Elle ne reconnaît que les sentences rendues par des institutions d'arbitrage. Cette condition joue tout aussi bien pour l'arbitrage interne que pour l'arbitrage comportant un lien d'extranéité.

De cette manière, dans la même dynamique, il est important d'adapter la clause compromissoire. Dans cette dernière il est nécessaire d'aller plus loin que de définir les règles qui seront appliquées à l'arbitrage en cas de différend. Il faut nécessairement préciser quelle institution d'arbitrage serait compétente pour connaître d'un hypothétique différend à survenir entre les parties. Cela est important car la clause compromissoire pourrait être considérée comme nulle.

En ce qui concerne le choix des arbitres la loi chinoise impose aussi certaines conditions que la conception occidentale de l'arbitrage n'envisage pas. Ainsi les arbitres doivent justifier d'une certaine expérience dans le domaine de l'arbitrage, de la justice ou de l'avocature (huit ans) ou avoir été engagé à un poste assez haut dans la recherche ou l'éducation, ou encore d'avoir de l'expérience dans les relations

¹⁵¹ Art. 1 Loi chinoise du 31 Aout 1994 : « *This Law is formulated in order to ensure the impartial and prompt arbitration of economic disputes, to protect the legitimate rights and interests of the parties and to safeguard the sound development of the socialist market economy* ».

économiques et commerciales¹⁵². Aussi l'institution d'arbitrage incontournable en Chine est la CIETAC. A relever malheureusement que cette dernière autorise son personnel à siéger en tant qu'arbitre ou d'être au service d'une des parties. Par ce biais des pressions hiérarchiques peuvent orienter les débats et influencer sur la sentence arbitrale.

En matière de reconnaissance et d'exécution des sentences arbitrales étrangères la Chine opère de manière curieuse.

Quand bien même le Chine a signé la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales internationales, elle ne respecte pas exactement la lettre du traité.

En effet le juge qui octroie ou non l'arbitrage est amené à se prononcer en droit et en fait selon la nouvelle loi de procédure civile de 2007¹⁵³. De ce fait le juge peut décider si les éléments apportés aux débats sont d'une force probante suffisante ou si ces derniers ne sont pas recevables par exemple. Dès lors et malgré la décision des arbitres et l'obligation que la sentence soit rendue par une institution d'arbitrage, le juge peut décider que la sentence ne peut être exécutée sur le territoire chinois.

La Chine possède le deuxième plus grand marché mondial de l'aviation, derrière des Etats-Unis. Il est important de connaître ces particularités notamment en cas de repossession et saisie d'aéronef.

L'Afrique aussi représente un marché aérien et spatial prometteur. L'arbitrage en Afrique est en pleine renaissance.

¹⁵² *Ibid.* Art. 13 : « An arbitrator shall meet one of the conditions set forth below: 3 (1) To have been engaged in arbitration work for at least eight years; (2) To have worked as a lawyer for at least eight years; (3) To have served as a judge for at least eight years; (4) To have been engaged in legal research or legal education, possessing a senior professional title; or (5) To have acquired the knowledge of law, engaged in the professional work in the field of economy and trade, etc., possessing a senior professional title or having an equivalent professional level. »

¹⁵³ O. Luzi, Arbitrage commercial : les spécificités chinoises, Gaz. Pal. 21 juin 2008, n° GP20080621026, p. 74

B) L'Afrique et l'arbitrage

A l'image de la charte de Lomé de 2016 relative à l'adoption d'une position africaine commune pour l'exploitation marine et la lutte contre la piraterie, les Etats africains de l'Ouest ont souhaité adopter une position commune. Deux éléments, en premier lieu les Etats africains travaillent à ouvrir leurs espaces aériens. Deuxièmement ils ont récemment décidé d'harmoniser leurs droits des affaires pour se rendre plus compétitif et plus attrayant sous l'impulsion de l'OHADA.

En janvier dernier l'Union Africaine a décidé lors de son trentième sommet de mettre sur pied le marché unique du transport aérien africain. Cette initiative a pour objectif de libéraliser le marché du transport aérien en Afrique et de mettre de côté les politiques protectionnistes africaines. Cette politique devrait lancer le futur du transport aérien africain qui se matérialiserait par une forte croissance dans les prochaines décennies à venir. De cette manière vingt-trois Etats ont accepté de faire partie de ce marché unique dont quelques poids lourds comme le Nigéria, l'Egypte et l'Afrique du Sud.

L'effet auquel le monde va assister est une ouverture à la concurrence inter africaine, possiblement la perte de parts de marché des compagnies non-africaines qui jouissaient d'un certain monopole et imposaient des prix indécents et la baisse du prix du billet de transport.

A noter également que depuis quelques années les liaisons aériennes internationales entre pays africains commençaient à se développer, au grand damne d'*AirFrance* qui perd alors des parts de marché.

En parallèle de la libéralisation de ce marché les Etats africains ont décidé, par le biais de l'OHADA d'accentuer leurs efforts d'harmonisation de leurs droits des affaires et par la même occasion de l'arbitrage commercial. Pour Marie Denis¹⁵⁴ : « *Depuis 1993, 17 pays d'Afrique subsaharienne et centrale s'y sont regroupés [dans l'OHADA]. Pour rationaliser l'environnement juridique des entreprises, cette union économique prévoit un corps de lois d'application directe, sous la forme d'actes uniformes, qu'elle fait appliquer par sa cour d'arbitrage*¹⁵⁵ ». De nombreux arbitrages, dont au moins

¹⁵⁴ Avocate chez August Debouzy

¹⁵⁵ <https://www.usinenouvelle.com/article/l-afrique-modernise-son-droit-de-l-arbitrage.N662079>

une partie est africaine, se déroulent à Paris ou à Londres. Cet état de fait l'Afrique en a bien conscience et souhaite devenir un centre d'arbitrage international reconnu par le biais de l'OHADA. Ainsi le Conseil des ministres de l'OHADA a adopté le 24 novembre 2017 trois textes dont un nouveau règlement d'arbitrage pour la Cour d'arbitrage de l'OHADA et un qui concerne l'arbitrage.

Par l'adoption de ces différents éléments, les Etats de l'OHADA souhaite « *assurer la célérité des recours et l'efficacité des sentences*¹⁵⁶ ».

A noter que le Maroc, comme il a été développé plus haut, possède une cour d'arbitrage spécialisée en droit aérien et maritime. Ce dernier, même s'il n'est pas membre de l'OHADA ni partie à l'ouverture du marché uniforme du transport aérien, pourrait quand même bénéficier de cette dynamique de libéralisation et d'harmonisation du droit de l'arbitrage d'autant que des arbitrages qui concerne la *Royal Air Maroc* se déroulent la plupart du temps auprès de la CCI de Paris.

Dès lors il est fort à parier que la concomitance de la libéralisation du transport aérien africain et de l'uniformisation des règles de l'arbitrage donne lieu dans les années à venir à des arbitrages en droit aérien localisés en Afrique.

¹⁵⁶ *Ibid.*

Conclusion

Après avoir réalisé l'étude qui vient d'être développée la conclusion qui peut être apportée est que l'arbitrage occupe en droit aérien et spatiale une place relativement importante. En effet selon si l'étude se concentre tantôt sur le secteur spatial ou sur le secteur aérien les dynamiques ne semblent pas forcément être semblables.

Dans le secteur spatial l'arbitrage semble être bien ancré et adopté par les acteurs du secteur sans pour autant être le mode majoritaire de règlement des différends.

Dans la spécialisation que peut apporter le droit spatial et de son secteur à l'arbitrage, la teneur de l'engouement est timide. Pour témoin le règlement de la CPA semble plus apporter des noms d'arbitres et d'experts plus que de règles spécifiques au secteur spatial. D'ailleurs à la connaissance de cette étude aucun arbitrage n'a été rendu selon ce règlement.

Néanmoins la multiplication des activités spatiales, des acteurs privés et la stabilisation des opérations spatiales (à très haut risque il y a quelques années elles deviennent actuellement de moins en moins imprévisibles) pourraient donner lieu dans les années à venir à un contentieux important, fournis et diversifié. Pour Laurence Ravillon « *si le nombre de litiges impliquant les acteurs du secteur spatial n'est pas encore très important, il a une tendance très nette à s'accroître*¹⁵⁷ ».

Pour ce qui est du secteur aérien la tendance semble rester stable, l'arbitrage est un outil pratique pour les acteurs aériens mais qui reste cependant onéreux. Il peut être espéré que la volonté des institutions d'arbitrage de mettre sur pied des procédures plus abordables et plus rapides se concrétise. Dans certaines parties du droit aérien l'arbitrage est tout de même bien implanté notamment en ce qui concerne les contrats de *leasing*, de vices cachés, d'assistance au sol et de fret. D'autant que les instruments internationaux relatifs à l'arbitrage comme la convention de New York permet de largement s'affranchir des frontières.

La dynamique semble être positive également avec la multiplication de Cours d'arbitrage spécialisées, bien qu'elles n'aient actuellement pas encore fait leurs preuves. La tendance en ce qui concerne les acteurs publics est susceptible de changer

¹⁵⁷ *Id. infra.* 29 p.825

à la vue des clauses d'arbitrage proposées dans les accords de ciel ouvert et par la pratique d'organismes internationaux ou européens comme *Eurocontrol*. Cependant la négociation devrait rester sans nul doute la voie privilégiée par les Etats.

Enfin et compte tenu du futur du marché du transport aérien qui est censé doubler dans les vingt prochaines années, de l'harmonisation internationale progressive du droit de l'arbitrage, il peut être prospecté que l'arbitrage en droit aérien a de beaux jours devant lui.

Si son occurrence est stable et relativement importante actuellement, l'arbitrage en droit aérien n'est pas destiné à être écarté au profit d'un autre mode de règlement des différends. Bien au contraire.

Comme il a été annoncé en début de cette étude, contourner la confidentialité des sentences arbitrales a été un véritable défi. Malgré cela cette étude a pu être réalisée.

Il a été remarqué que l'arbitrage en droit aérien et spatial n'utilise pas forcément les outils spécifiques prévus spécialement pour lui. Bien au contraire la CCI occupe une place importante dans le règlement des litiges par l'arbitrage en droit aérien et spatial alors qu'il s'agit d'une institution généraliste.

Dès lors se pose la question sur laquelle peut déboucher cette étude : l'arbitrage en droit aérien et spatial a-t-il besoin d'une réelle spécialisation de ses instruments au même titre que le droit maritime ?

Table des matières

INTRODUCTION	7
Partie 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial, panorama et particularismes.....	14
Titre 1 : Les domaines spatial et aérien jadis exclusivement dominés par l'Etat (un cadre d'origine publique)	15
Chapitre 1 : Des droits des espaces objet de droit international public	15
Section 1 : L'Etat comme puissance aérienne et spatiale	15
A) L'Etat dans la naissance du droit aérien et spatial.....	15
B) L'Etat acteur aérien et spatial	17
Section 2 : La relative absence de l'arbitrage au profit d'autres modes de règlements des conflits pour les litiges entre Etats	19
A) L'Etat régulateur et responsable aérien et spatial.....	19
B) Le règlement des litiges par d'autres procédés que l'arbitrage	22
Chapitre 2 : La libéralisation progressive des domaines aérien et spatial.....	25
Section 1 : Les mouvements libératoires des secteurs aérien et spatial	26
A) Des actes de libéralisation du transport aérien et des activités spatiales	26
B) Des privatisations fréquentes.....	28
Section 2 : Les acteurs privés concernés par le secteur aérien et spatial	29
Titre 2 : Une matérialisation et une utilité concrète de l'arbitrage en droit aérien et spatial	33
Chapitre 1 : L'arbitrage en droit aérien et spatial : un spectre couvert tout à fait large.....	34
Section 1 : Les différentes sortes d'arbitrages qui peuvent être retrouvées en droit aérien et spatial	35
A) Le contentieux arbitral privé en droit aérien et spatial	35
B) Le contentieux arbitral public en droit aérien et spatial	41
Section 2 : La complexe appréhension de l'arbitrage mixte en droit français.....	43
A) L'interdiction générale d'arbitrage pour une personne morale de droit public.....	43
B) L'exception à l'inarbitrabilité pour les contrats internationaux commerciaux	45
Chapitre 2 : L'intérêt de l'arbitrage dans les domaines aériens et spatiaux.....	48
Section 1 : Un intérêt justifié par les domaines eux-mêmes	48
A) Des domaines très techniques qui demandent un œil connaisseur ...	48
B) Des domaines exigeant une certaine rapidité	50
C) Des domaines sensibles terreau de confidentialité	50
D) Un nombre limité d'acteurs et une possibilité de reprise d'affaires.	51

E) Des domaines largement internationaux	52
Section 2 : Un intérêt propre à la nature de la sentence arbitrale.....	53
A) La Convention de New York pour la reconnaissance internationale des sentences arbitrales un atout de choix dans l'arsenal arbitral	53
B) La prévisibilité apportée par la convention de New York au droit aérien et spatial.....	54
Partie II : La réalisation de l'arbitrage en droit aérien et spatial et ses perspectives .	58
Titre 1 : La procédure d'arbitrage en droit arien et spatial entre spécificité et régime généraliste	58
Chapitre 1 : La procédure d'arbitrage international en droit français.....	59
Section 1 : Un cadre juridique français propice à l'arbitrage international ...	59
A) L'importance de la clause compromissoire.....	59
B) L'opposabilité de la clause compromissoire au tiers contractant.....	62
Section 2 : Les conditions d'exequatur des sentences arbitrales étrangères en droit français.....	63
A) Le contrôle <i>prima facie</i> de la sentence arbitrale étrangère par le président du TGI de Paris.....	63
B) Le contrôle approfondi lors d'un recours en annulation de la sentence arbitrale	65
Chapitre 2 : La coexistence d'outils arbitraux spécifiques et généralistes.....	67
Section 1 : Des instruments spécifiques pour le droit aérien et spatial	67
A) La tentative de création d'institutions d'arbitrage spécialisées pour le droit aérien et spatial	67
B) Des règlements d'arbitrage spécifiques au droit aérien et spatial	69
Section 2 : La CCI institution généraliste d'arbitrage souvent sollicitée en matière aérienne et spatiale	72
A) La CCI et son règlement, institutions d'arbitrage privilégiée en droit aérien et spatial.....	72
B) La procédure accélérée de la CCI, un régime généraliste d'arbitrage qui se perpétue en droit aérien et spatial	74
Titre 2 : Les perspectives futures de l'arbitrage en droit aérien et spatial	77
Chapitre 1 : Evolution techniques et arbitrage en droit aérien et spatial	77
Section 1 : Des évolutions propres au domaine juridique et à l'arbitrage	78
Section 2 : Le rôle des développements technologiques dans l'arbitrage aérien et spatial	82
A) Le tourisme spatial et l'arbitrage	83
B) L'extraction minérale extra-atmosphérique	84
Chapitre 2 : Perspectives de l'arbitrage en droit aérien et spatial relatives à un possible déplacement du centre de gravité du marché	86

Section 1 : Arbitrage en droit aérien et finance islamique	87
A) La finance islamique objet d'arbitrage	87
B) Finance islamique : sujet d'un arbitrage en pleine modernisation ...	89
Section 2 : L'arbitrage en droit aérien et spatial dans un marché en pleine expansion	92
A) L'arbitrage en Chine.....	92
B) L'Afrique et l'arbitrage	95
CONCLUSION.....	97

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages

- C. Seraglini, « *Droit de l'arbitrage interne et international* », LGDJ Montchrestien, 24 avril 2018, Pedone, 960 pages.
- M G. Folliot « *Les relations aériennes internationales* », 1985, 568 pages.
- Règlement des différends dans l'industrie spatiale, Actes du colloque des 9 et 10 oct 2015 vol 46 Lexis Nexis ; 344 pages
- J-B Racine, F. Siiriainen, Droit du Commerce international, 3ème édition, collection Cours, Dalloz 2018, 496 pages

II. Articles

- *Hermès*, la revue 2002/2 n°34, Xavier Pascot, C.N.R.S. éditions
- Paul Stephen Dempsey, *Flight of fancy and fights of fury : Arbitration and adjudication of commercial and political disputes in international aviation* Georgia journal of international and comparative law, volume 32, n°2 2, 2004,
- J-P Ancel, L'actualité de l'autonomie de la clause compromissoire, Edition Pedone, Paris, 1994.
- E. Gaillard, L'effet négatif de la compétence-compétence, Études J.-F. Poudret, Lausanne 1999.
- C. Legros, Arbitrage et transports, A la une : Doctrine, Transidit, numéro 71, 2016.
- Stephen E. Smith, Lester W. Schiefelbein Jr Arbitration of Disputes in the Aerospace Industry, College of Commercial Arbitrators 2017
- RFDAS, vol 277 n°1 2016, Pedone
- L. Ravillon, Le contentieux arbitral dans le secteur de l'activité spatiale, RDAI/IBLJ, n°7, 2003
- I.A. Espinel, Le développement du secteur spatial et de son encadrement juridique en Amérique latine : un point de vue colombien, RFDAS, vol. 277, 2016 n°1
- D. Mouralis, Rapport de Synthèse, CAPJA 2015, p.277

- M. Audit, L'arbitrabilité des litiges impliquant une personne publique française dans le nouveau contexte des affaires INSERM et Ryanair (SMAC), CAPJA 2015, p. 235, éditions LGDJ
- E. Loquin, Synthèse Arbitrage en droit interne, notion, convention d'arbitrage, compétence, *Lexis Nexis 360*, 1 janvier 2018.
- J-G Mahinga, Quelle est la juridiction compétente en matière d'exequatur d'une sentence arbitrale ou d'une décision judiciaire étrangère ? , La semaine juridique Edition Générale, *Lexis Nexis*, 18 février 2004.
- D. Motte- Suraniti, L'exequatur des sentences arbitrales, Legavox, 6 novembre 2014.
- L. Perrin et E. Salsas, La revue, Squire Patton Boggs, 13 février 2013.
- L. Peyrefitte, Transport aérien – Généralités, Lexis Nexis JurisClasseur, 9 avril 2018.
- E. Schulz (Chief Commercial Officer), Global Market Forecast, Airbus, 2018-2037.
- D. Vidal, La distinction entre arbitrage interne et arbitrage international (questions sur l'article 1506, alinéa 1er du Code de procédure civile), *Petites affiches*, 13 février 2013.
- L. Weiller, Arbitrage interne, Fasc 20, *Lexis Nexis 360*, 21 mai 2018.
- M. Bechir Ould Sass, Finance Islamique – rapport 2011 : Quels marchés et quelles opportunités pour les banques de détail ?, AIDIMM, IFAAS.
- H. Slim, Renouveau et tradition dans la nouvelle loi saoudienne relative à l'arbitrage, CAPJA2013-1-069, LGDJ.
- A. Khouildi, L'Arbitrage en Droit Financier Musulman Moderne, Etudes en Economie Islamique Vol.8, No.1, 2016 (37-56), 20 pages.
- O. Luzi, Arbitrage commercial : les spécificités chinoises, Gaz. Pal. 21 juin 2008, n° GP20080621026, p. 74

III. Jurisprudence

- Cour Internationale de Justice, *Affaire des pêcheries* (Royaume-Uni c. Norvège) 18 décembre 1951.
- Cour de Cassation, 2e Chambre civile, 20 mars 2003
- Cour d'Appel de la Province de Québec, Canada, *La Compagnie Nationale Air France c. Libyan Arab Airlines*, n°500-09-009391-004, 31 mars 2003

- Cour d'appel de Munich, *Oberlandesgericht München*, 12 janv. 2015, no 34 Sch 17/13
- Cour d'Appel de Paris, 18 mars 2010 *Federal State Unitory Russian Satellite Communication Co. C. Orion Satellite Communication Inc.*
- Cour de Cassation, Première Chambre civile Civ 1re 2 mai 1966 arrêt *Galakis*
- Conseil d'Etat, 19 Avril 2013, *Syndicat mixte des aéroports de Charente c/ Sté Ryanair*
- Tribunal des Conflits, 17 mai 2010, *INSERM c/Fondation Letten F. Saugstad*
- Cour de cassation Première Chambre civile, 05-18.053 Arrêt n° 1021 du 29 juin 2007.
- Cass. Civ. 1re 23 mars 1994, arrêt *Hilmarton*.
- CA Paris du 14 avril 2015 n°14/07043
- Sentence CCI du 30 décembre 2013, procédure devant la CA de Paris du 14 avril 2015 n°14/07043

IV. Mémoires et thèses

- DP. Hanley, *Aircraft operating leasing: a legal and practical analysis in the context of public and private international air law*, Université de Leiden, sous la direction de Mendes de Leon, P.M.J. et de Bunker, D.H. 2011, 432 pages
- M. Danay Elmi, *La sentence arbitrale et le juge étatique : approche comparative des systèmes français et iranien*, Université Paris I Panthéon Sorbonne, thèse sous la direction de Monsieur F. Ameli, 2016, 379 pages
- C. Lemerrier, J. Sgard, *Arbitrage privé international et globalisation(s)*, Mission de recherche Droit et Justice ; CNRS ; Science Po.2015, 21 pages.
- Y. Alyaqt, *L'arbitrage des litiges relatifs à la finance islamique*, Université de Lorraine, thèse sous la direction du professeur François Xavier Licari, 2017

V. Internet

- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/droits-traffic>
- <http://www.bensussan.fr/en/>
- www.legavox.fr
- <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/measure-06-124fr.pdf>

- https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/ecn_decisions_131_fr.pdf
- <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/measures-11-173fr.pdf>
- https://larevue.squirepattonboggs.com/L-extension-de-la-clause-compromissoire-a-des-tiers_a1973.html
- <https://spacenews.com/avanti-wins-arbitration-award-against-spacex/>
- <https://spacenews.com/telesat-now-expects-anik-f1-last-until-2016-despite-flaw/>
- <https://sfdas.org/espace-membres/commissions/>
- http://www.shiac.org/Aviation/aboutus_E.aspx?page=2
- <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2018/03/Online-PCA-Annual-Report-2017-07.03.2018.pdf>
- <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/caracal-airbus-helicopters-exige-de-la-pologne-une-reparation-financiere-763346.html>