

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 38 - Automne 2015



"Tantum operatur fictio in casu ficto quantum veritas in casu vero"

ICMA XIX

Compte-rendu présenté par Philippe Delebecque

La 19e session du Congrès international des arbitres maritimes (ICMA) s'est tenue les 11, 12, 13, 14 et 15 mai derniers à Hong Kong, ville étonnante, active et en pleine croissance. Après les mots de bienvenue des organisateurs et spécialement de Philip et Ernest Yang (*Chairman and Vice Chairman of the Topics and Agenda committee*), de Teresa Cheng (*Chairman of the HK international Arbitration Centre*), de Bruce Harris, d'Arthur Bowring (*Convenor of the HK Maritime Arbitration Group*), et des autorités locales et notamment de M. Rimsky Yuen (*Secretary for Justice, Government of the HK special administrative region*), les participants, venus de nombreux horizons, ont été invités à suivre les différentes conférences, tantôt particulières, tantôt plénières et écouter près de 103 interventions.

Le Congrès a été l'occasion de constater, si besoin était, l'essor de l'arbitrage dans l'Asie du Sud-Est, en Indonésie, à Singapour et en Chine, spécialement à Shanghai où un Centre très moderne a été récemment ouvert, et, naturellement, à Hong Kong. De nombreuses communications ont été présentées sur des thèmes que l'on peut considérer comme classiques en Europe, mais qui le sont sans doute moins dans cette partie du monde et notamment sur la procédure arbitrale, sur le droit applicable, sur le coût des instances, sur les délais impartis et les retards, sur la consolidation des affaires et l'implication des *"third parties"* et bien entendu sur l'exécution des sentences, sans oublier la technique si controversée de l'*"anti-suit injunction"*. De belles leçons de droit comparé de l'arbitrage en somme, mais débouchant sur cette observation que les problèmes posés par l'arbitrage sont bien réels et souvent universels, mais que si les parties et leurs conseils acceptent clairement ce mode de règlement des litiges, l'arbitrage permet de sortir des impasses les plus difficiles.

Au-delà du droit de l'arbitrage proprement dit, de nombreuses questions de fond ont été traitées sur des points parfois très techniques, éloignés (*The new Marpol Annex VI Regulations*) ou non de l'arbitrage (étude du régime des *"liens"*, i.e. des privilèges au sens large du terme, car la source n'est pas, dans la *common law*, purement légale, ce qui est une différence essentielle avec le droit civil), parfois très actuels (piraterie et rôle des gardes armés à bord ; mise en œuvre de la Convention OIT sur le droit du travail maritime), parfois classiques (analyses des clauses des connaissements de charte-partie ; des clauses sur les surestaries, WIPON et WIBON, notamment ; situation du porteur du connaissement de charte-partie ; protection des intérêts cargaison, ou encore récurrents (apport des Règles de Rotterdam ; réformes législatives, au Japon, notamment ; conditions de la saisie conservatoire ; financement de la construction de navires), mais parfois plus inédits (vente de navire *"as is ..."* ; principe de précaution dans le *"shipbuilding"*), et encore très originaux (cf. comparaison entre les différents régimes de responsabilité des pilotes, les pilotes ne bénéficiant pas nécessairement d'une quasi-immunité). Autant de rapports instructifs, bien documentés et suivis, le plus souvent, de questions pertinentes.

Au-delà également de ces conférences montrant la diversité et l'extrême richesse du droit maritime, le congrès a été, comme les fois précédentes, marqué par un temps un peu plus fort que les autres, celui que les organisateurs avaient consacré à la fameuse lecture en l'honneur de l'un des fondateurs d'ICMA, Cedric Barclay. Lord Philips of Worth Matravers, ancien Président de la Cour suprême du Royaume-Uni, était particulièrement désigné pour la présenter. Et ce dernier, avec un humour et un talent dont seuls les Anglais sont capables, fit un discours passionnant sur la question de savoir si le demandeur à l'arbitrage qui, après avoir saisi les arbitres, s'abstient pendant plusieurs années de développer son argumentation, peut ultérieurement reprendre l'initiative, alors que le défendeur a perdu certains éléments de preuve (témoins décédés, rapports égarés, ...) <http://goo.gl/Y18Bwr>. Cette question opposa, en son temps, Lord Diplock, très respectueux de l'accord d'arbitrage, et Lord Denning, esprit pratique et empreint de bon sens. En d'autres termes, comme le rappelait Lord Matravers, d'un côté, les partisans des *"sleeping dogs"* auxquels on ne saurait reprocher d'aboyer tardivement ; de l'autre, leurs opposants, favorables, dans ce genre de situation, à la caducité de l'instance arbitrale (solution finalement retenue par la chambre des Lords).

Un autre temps fort d'ICMA XIX fut celui du cas pratique d'arbitrage présenté *en live*, si l'on ose dire, par deux cabinets de maritimistes anglais devant un panel d'arbitres expérimentés de nationalités différentes. Un affrètement à temps dont l'échéance était proche avait été renouvelé sur la base d'une promesse verbale échangée par téléphone, comportant ou devant comporter une contrepartie financière. Mais cette promesse n'avait pas été formalisée et, faute de preuve et surtout d'accord précis, le problème de la reconduction du contrat aux conditions antérieures ou à de nouvelles conditions se posait. D'où des échanges vifs et très argumentés de part et d'autre, auxquels une sentence définitive un peu salomonienne parvenait à mettre un terme.

On retiendra aussi du Congrès d'Hong Kong les nombreuses présentations faites par des cabinets anglais ou plus largement de *common law* sur des affaires récentes d'affrètement portant notamment :

- sur la réparation du préjudice subi par le fréteur qui résilie avant terme, en raison des manquements de l'affréteur, une charte, mais ce, au bon moment, en ce sens qu'il vend le navire que l'affréteur lui restitue, dans des conditions beaucoup plus intéressantes que si la vente était intervenue à l'échéance de la charte (v. Gazette, 36, <http://goo.gl/7p6fkP>) ;

- sur la possibilité pour un fréteur à temps de résilier la charte dès l'instant que l'affréteur n'a pas réglé à la minute près les loyers convenus (v. J.Y. Thomas, présente Gazette N°38, p.2) ;

- sur la responsabilité de l'affréteur qui endommage les moteurs du navire frété, le fuel fourni n'ayant pas les qualités requises, (cf. *intervention de Charles Baker, LLMA* <http://goo.gl/kyuquD>);

- sur la mise en œuvre des clauses de *safe port* dans des ports d'Asie du Sud-Est submergés, d'une manière inopinée par une vague monstrueuse (cf. *Intervention de Stephen Hofmeyr QC, Chambers of Gavin Kealey QC, The Ocean Victory* <http://goo.gl/9nlFqy>) ;

- ou encore sur le jeu des lettres de garantie en cas de livraison de la marchandise sans remise en contrepartie du connaissance (cf. *intervention de Michael Tselentis QC*: <http://goo.gl/H23K5V> .

Dans cet environnement très britannique, le droit civil n'a pas été absent. D'abord, parce que les délégués chinois ont manifesté, à plusieurs reprises, leur volonté non pas de se démarquer de la jurisprudence londonienne ou hongkongaise, mais de raisonner à partir de concepts et de principes et non uniquement de tel ou tel précédent. Ensuite, parce que le point de vue des civilistes a été souvent exposé : on pense ici, entre autres discussions, aux interventions de Patrick Simon (*ndlr : traduction en pages 7 à 9*) sur les actions directes dans l'arbitrage maritime (et son sous-titre évocateur : "*how to combine the qualities of English and French arbitrations ?*") et de l'italien Mario Riccomagno, du *Studio Legale Riccomagno*, sur "*l'arbitrage maritime dans le contexte de l'arbitrage commercial international*" <http://goo.gl/BByD8r>. On se permettra aussi de dire que la Chambre arbitrale maritime de Paris était bien représentée par ses arbitres, Georges Sioufi, Jean-Patrick Macq et Philippe Delebecque, et que les communications de ces deux derniers, ayant respectivement pour thème "*irregular migration across the seas : problematic issues concerning the international rules on safeguard of live at sea*" (*ndlr : traduction en pages 5 à 7*) et "*alliances, vessel sharing agreement, slot charters and arbitration – a civil law approach*" (*ndlr : communication transcrite dans le supplément anglais de cette Gazette : <http://goo.gl/eE4a0E>*), ont été remarquées par l'ensemble des participants.

En définitive, on croit pouvoir affirmer qu'ICMA XIX a été un franc succès sur le plan de son organisation, des traditionnelles visites et des sorties, mais aussi sur celui du fond, car ce nouveau congrès des arbitres maritimes a permis de se persuader une nouvelle fois que l'arbitrage maritime ne manque pas d'originalité ni d'atouts et qu'il sait, grâce à sa souplesse, son professionnalisme, son attention particulière portée aux usages du monde maritime, en privilégiant aussi le fond sur la procédure, nécessaire mais parfois instrumentalisée, répondre aux attentes du monde économique et des affaires.

On ne doute pas qu'ICMA XX qui se tiendra à Copenhague en 2018 saura profiter de cet élan pour présenter à nouveau aux opérateurs maritimes la spécificité et l'intérêt de l'arbitrage maritime.