

# 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

Tiré à part

Numéro 44 - Automne 2017



"Certus esse debet, qui agit"

### Compte-rendu du concours de l'International Law Arbitration Moot

Charlotte Hauchard pour l'équipe du MACI

Grâce au soutien financier et technique de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), une équipe du Master Arbitrage et Commerce International (MACI) de l'Université de Paris-Saclay, composée d'Arleen Gonzalez, Charlotte Hauchard, Vérane Pasi, Yuri Pedroza Leite, Marie Terrien et Taha Zahedi Vafa a participé à la dix-huitième édition de l'*International Maritime Law Arbitration Moot Competition* à Singapour.

Le scénario du cas étudié : <https://goo.gl/lvvyX3>

L'équipe du MACI s'est confrontée à des problématiques de droit maritime dans le cadre d'un cas fictif impliquant un conflit entre deux parties d'une chaîne de contrats d'affrètement. Conformément aux règles du concours, l'équipe a tout d'abord rédigé un mémoire en demande (Pour la part de Furnace, respectivement affréteur puis fréteur du navire), puis les participants se sont placés du point de vue des défendeurs (Inferno et Idoncare, sous-affréteurs du navire) afin de rédiger un mémoire en défense. L'équipe s'est ensuite envolée vers Singapour où se sont déroulées les phases orales du 30 juin au 5 juillet. Trois plaideurs se sont succédé en demande et en défense.

Les participants ont traité des problèmes de fond et concrets tels que le retard dans le paiement du fret ou l'absence de désignation d'un port de déchargement dans les délais impartis ou encore de l'exercice d'un privilège sur la marchandise malgré la localisation du navire en haute-mer. Tant la procédure que le fond du cas étaient régis par le Droit anglais et plus particulièrement par les règles de la *Singapore Chamber of Maritime Arbitration*.

Pour revenir plus précisément au cas soumis, une charte-partie à temps avait été signée entre le propriétaire du navire et le demandeur, Furnace. Puis une charte-partie au voyage fut signée entre le demandeur et le défendeur, Inferno. Enfin, une hypothétique charte-partie au voyage aurait été signée entre Inferno et Idoncare, les deux défendeurs. Un connaissance émis quelques semaines plus tard se référerait à une des chartes-parties sans préciser laquelle, ce qui posa de nombreuses difficultés pour la résolution du cas.

#### Les multiples ruptures contractuelles de la charte-partie

Tout d'abord, le demandeur alléguait une rupture de la charte-partie au motif que le défendeur n'avait pas nommé de port de déchargement dans le temps imparti et que l'immobilisation du navire avait engendré des retards, mais aussi une augmentation du fret. De plus, le demandeur reprochait au défendeur de ne pas avoir payé le fret, occasionnant donc une autre rupture de la charte-partie.

Pour répondre à ces accusations, les défendeurs reprochaient au demandeur de ne pas avoir accepté le port proposé, Busan, au motif que ce dernier était alors en proie à une attaque de zombies. Le défendeur rappelait que les ports chinois, seuls prévus par la charte-partie, étant tous congestionnés et que seul Busan était un port de déchargement possible puisque la zone était, contrairement aux allégations du demandeur, entièrement sécurisée.

L'équipe du MACI, confrontée à la question inédite de la présence de zombies dans un port, a appréhendé la notion de congestion et a analysé tous les éléments permettant d'assurer la sécurité d'un port de chargement. Elle a alors argumenté, selon qu'elle se trouvait en demande ou en défense, en faveur et en défaveur de la qualification de zone sûre.

Ensuite, le demandeur alléguait qu'il disposait d'un privilège sur la cargaison mais également sur le fret entre Inferno et Idoncare grâce à la chaîne de contrats. Cette possibilité était vivement contestée par les défendeurs au motif que ces privilèges étaient contraires à la loi et donc non applicables.

Une situation jurisprudentielle semblable existait dans la *Bulk Chile case*(1). Dans cette affaire, le navire avait été affrété sous une charte-partie à temps puis sous-affrété sous une autre charte-partie à temps. Il existait donc une chaîne de contrats. Les deux contrats étaient gouvernés par les règles standards posées par la *New-York Produce Exchange (NYPE) Form* et la clause 18 disposait que "Le propriétaire a un privilège sur la marchandise et le sous-fret pour tous les montants dûs conformément à cette charte-partie [...]"(2). Ainsi, lorsque le navire a de nouveau été sous-affrété via une charte-partie au voyage et que le premier affréteur a omis de payer le fret, le propriétaire du navire a demandé le paiement directement aux deux sous-affréteurs. La juridiction britannique de première instance a considéré que l'exercice du privilège par le propriétaire du navire était valide d'une part grâce à la clause 18 du contrat, mais également grâce au connaissance entre le second sous-affréteur et le transporteur qui indiquait "Fret payable conformément à la charte-partie"(3). La Cour d'appel a ensuite confirmé ce jugement. En effet, la Cour d'appel a considéré que le second sous-affréteur avait le rôle d'agent et qu'il devait collecter le fret auprès du transporteur au nom du propriétaire du navire.

Grâce à cette décision, il est donc clair que le propriétaire d'un navire possède un privilège même s'il n'est pas partie au contrat entre le sous-affréteur et le transporteur (4).

Suite de l'article page 2.

**La compétence du tribunal arbitral pour ordonner des mesures provisoires**

Par conséquent, le demandeur souhaitait que le tribunal ordonne des mesures provisoires et considérait que ce dernier était compétent pour le faire alors que le défendeur quant à lui rejetait la compétence du tribunal pour ordonner ces mesures.

Il existe une situation jurisprudentielle très similaire au cas du concours : dans l'arrêt *Five Oceans*, la Cour de Singapour a ordonné des mesures provisoires au visa de l'article 12A(4) de l'*International Arbitration Act* (5). Afin de préserver la cargaison du navire (en l'espèce du charbon d'Indonésie), la Cour a décidé d'ordonner ces mesures alors même que le navire ne se trouvait pas à Singapour mais dans les eaux internationales. En effet, selon la Cour de Singapour, cette décision n'interférait avec la compétence d'aucune autre juridiction.

La Cour a raisonné en trois étapes au regard de l'article 12A(4) de l'*International Arbitration Act*. Elle a d'abord considéré qu'il existait un droit pour le demandeur de détenir la possession de la cargaison et que ce droit constituait un actif. Elle a ensuite énoncé que ce droit permettait effectivement de vendre la cargaison. En effet, dans un troisième et dernier temps, la Cour a considéré que le cas était une situation claire d'urgence puisqu'il y avait un risque que le charbon prenne feu à cause de la chaleur, que l'équipage manquait d'eau, de nourriture et de médicaments et que la mousson empirait la situation.

Dans le cadre du concours et lorsque les plaideurs étaient en position de demandeurs, il a donc fallu convaincre les arbitres qu'il y avait véritablement une urgence et que des mesures provisoires devaient être ordonnées.

Cette expérience fut inédite et extrêmement enrichissante. Elle a été pour chacun des membres de l'équipe la première occasion d'écrire un mémoire dans le cadre d'un arbitrage maritime. Il a fallu prendre en main des moteurs de recherche étrangers et spécialisés, appréhender des notions très spécifiques au droit maritime et se conformer aux exigences d'un concours international de culture de *Common Law*. Le défi était de taille, le droit maritime semble être l'apanage des universités anglo-saxonnes malgré le fait que la France possède le deuxième plus grand domaine maritime au monde.

Néanmoins, dans ce concours où s'affrontaient des équipes venues du monde entier, deux équipes françaises ont répondu présent et ce grâce au soutien de structures telles que la Chambre arbitrale maritime de Paris que nous remercions chaleureusement pour leur soutien et leur action en faveur de la place de Paris comme centre d'arbitrage maritime.

Plus précisément, nous remercions le Pr. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général, pour la confiance qu'ils nous ont témoignée.

1. *Dry Bulk Handy Holding INC. and another v Fayette International Holdings and another* [2013] EWCA Civ 184
2. "Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights for any amounts due under this charter[...]"
3. "Freight payable as per charter-party"
4. *NDLR. En droit français, les solutions sont assez proches et tout aussi protectrices du fréteur*, v. *Cass. com.* 20 mai 1997, *Bull. civ. IV*, n° 153
5. *Five Ocean Corporation v Cingler Ship Pte Ltd (PT Commodities & Energy Resources, intervenor)* [2015] SGHC 311