

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 47 - Automne 2018



"Abundans cautela non nocet"

Compte rendu du concours de l'International Maritime Law Arbitration Moot 2018

Melissa Aourane & Constance Benoist pour l'équipe du MACI

Le Master Arbitrage et Commerce International (MACI) a participé pour la quatrième fois depuis sa création au concours international d'arbitrage maritime qui a eu lieu cette année à Brisbane, Australie. La participation à cette 19e édition du concours a été rendue possible grâce au soutien de la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP), qui a permis à l'équipe composée de Melissa Aourane, Constance Benoist, Alexandre Bergouli, Ophélie Lacaille, Faustine Lalle et Simon Wagner de se rendre jusqu'en Australie pour plaider sur un cas fictif, sur lequel l'équipe a travaillé pendant 6 mois.

Le scénario du cas étudié : <https://tinyurl.com/yd5stxuq>

A l'occasion de ce concours, l'équipe du MACI a été amenée à prendre en charge un dossier d'arbitrage maritime, impliquant un affréteur ("Cerulean Beans and Aromas Ltd") et un fréteur ("Dynamic Shipping LLC"), ayant mis à disposition son navire (le "Madam Dragonfly") pour le transport de café de grande qualité, équivalent au café Kopi Luwak. L'équipe a successivement pris le rôle de conseils de chacune de ces parties dans la rédaction de mémoires pour défendre leurs intérêts respectifs. Elle s'est ensuite rendue à Brisbane pour participer aux phases orales, qui se sont déroulées du 29 juin au 3 juillet, et plaider en anglais, à la fois en qualité de Demandeur et de Défendeur, devant des tribunaux arbitraux composés pour l'occasion de professionnels du droit maritime.

Vingt-neuf équipes participantes venant du monde entier ont été confrontées à des problématiques variées de droit maritime, telles que l'interprétation d'une clause d'arbitrage contenue dans un contrat d'affrètement "au voyage" ("Voyage Charterparty") et d'une clause *Paramount*, la navigabilité du navire, la livraison de marchandises endommagées, ou encore la reconnaissance d'un privilège maritime rattaché aux créances salariales de l'équipage. La procédure d'arbitrage était régie par le Droit anglais et plus précisément les *London Maritime Arbitration Association Rules (LMAA Rules)* complétées par l'*Arbitration Act 1996*, tandis que le fond était régi par le Droit australien de *New South Wales* conformément à la volonté des parties. La difficulté étant, pour des étudiants français imprégnés d'un système civiliste, de se confronter à de telles problématiques nécessitant l'application de règles de droit anglo-saxonnes ainsi que d'avoir accès à des bases de données juridiques étrangères.

La problématique de la recevabilité de la requête d'arbitrage

Suite à la réception tardive des marchandises, endommagées de surcroît, Cerulean Beans and Aromas Ltd (ci-dessous le "Demandeur") a initié la procédure d'arbitrage par l'envoi d'une requête à Dynamic Shipping LLC (ci-dessous le "Défendeur"). Le contrat prévoyait en effet que tout litige en lien avec son exécution devait être soumis à un tribunal composé de trois arbitres siégeant à Londres. Le Défendeur, quant à lui, s'opposait à la recevabilité de cette requête invoquant la violation de la clause d'expertise, préalable obligatoire à toute procédure arbitrale. Il convenait donc de s'interroger sur le champ d'application de cette clause. Cette dernière prévoyait que tout litige en lien avec des problématiques techniques devait être tranché par voie d'expertise, et plus précisément par un capitaine navigateur. La difficulté était de savoir si les prétentions du Demandeur étaient uniquement des points de droit, ou si elles impliquaient des points techniques rendant alors la requête d'arbitrage irrecevable.

Les ambiguïtés rédactionnelles de cette clause d'arbitrage, contenant elle-même une clause d'expertise, rendaient son interprétation et son application d'autant plus complexe. La clause d'expertise était-elle un préalable obligatoire ou non, et l'intervention d'un expert mettait-elle fin de manière définitive à la possibilité de soumettre le litige à l'arbitrage ? Par ailleurs les questions soumises au tribunal, telles que la navigabilité du navire, la déviation, ou encore les conditions de stockage et l'emballage des marchandises, étaient-elles des questions techniques ? Tant d'interrogations qui pouvaient être argumentées et plaidées, d'un côté comme de l'autre, de manière crédible.

Les principales problématiques liées à l'exécution du contrat d'affrètement au voyage

Tout d'abord le retard dans la livraison des marchandises par le Défendeur faisait l'objet des premiers débats sur le fond. Le Demandeur reprochait au Défendeur de ne pas avoir respecté la date de livraison contenue dans le contrat. Par ailleurs le transport devait avoir lieu dans un navire respectueux des normes internationales de navigabilité et de sécurité. Or le Demandeur arguait que l'innavigabilité du navire était à l'origine de ces violations. En effet suite à la perte de connexions satellites pendant plus de 17 heures, provoquées par des éruptions solaires, le navire a dû procéder à une *déviations*, n'ayant pas en sa possession de cartes adaptées lui permettant de continuer le trajet. De plus, seuls les équipements anciens et défectueux pouvaient être à l'origine d'une perte si longue de connexion satellite (*IMLAM Problem, The Cerulean Mail datant du 25 Juillet 2017, p.35*).

Par conséquent le retard ne pouvait qu'être imputable au Défendeur. Cela conduisait notamment à s'interroger sur le point de savoir si l'absence de cartes de navigation à bord d'un navire permettait de caractériser l'innavigabilité alors même que la réglementation actuelle est à l'évolution des technologies à bord, comme l'illustrent de nombreuses conventions internationales (Convention SOLAS, Code ISM etc.).

Suite et fin de l'article page 2.

En outre, le retard pris du fait de la *deviation* a eu pour conséquence que le navire était toujours en mer lorsqu'une tempête s'est levée. Le Défendeur quant à lui soulevait deux exceptions de force majeure, liées aux circonstances exceptionnelles que le navire a dû affronter, lui permettant de s'exonérer de toute responsabilité.

Dans un second temps, la question du moment où la marchandise a été endommagée s'est posée. Ces dernières l'ont-elles été durant le transport ou après leur livraison? L'enjeu était de déterminer qui était responsable des marchandises lorsque le dommage est arrivé. Le Demandeur soulevait que le dommage avait eu lieu durant le transport et en violation d'une obligation, par le Défendeur, de fournir des conteneurs totalement étanches. Le Défendeur quant à lui invoquait que le dommage avait eu lieu après la livraison, soit à un moment où il était déchargé de toute responsabilité à l'égard des marchandises. Au soutien de ces allégations il invoquait l'existence d'une autorisation d'accès électronique à des entrepôts valant à ses yeux livraison de la marchandise. Dans la mesure où aucun connaissance n'avait été délivré, il était difficile de déterminer à quel moment la livraison avait eu lieu. En faveur du Demandeur, une récente décision de la Cour d'appel anglaise a refusé de considérer qu'une autorisation d'accès électronique valait livraison effective de la marchandise.

Le cas soulevait également la question de l'applicabilité des règles de La Haye Visby. Le Demandeur soutenait que le consentement à l'application de ces règles dans le contrat n'avait pas été donné de manière non équivoque. L'application de ces règles est exclue en principe pour les chartes parties, sauf volonté contraire de celles-ci (Article V des Règles La Haye-Visby).

Le défendeur quant à lui soutenait que les seules mentions "Paramount" et "article 4(5)" dans une clause du contrat valaient consentement à leur application. L'interprétation de la clause Paramount posait le problème supplémentaire de savoir quelle version de ces règles était applicable. Était-ce les règles de la Haye Visby telles qu'incorporées dans le Droit australien, ou les règles de la Haye. L'objectif pour les parties était de chercher l'application des règles les plus avantageuses à leur prétentions quant à la limitation de responsabilité du transporteur.

Les équipes ont également été confrontées à la question originale et inédite, d'un privilège maritime, impliquant l'éventuelle subrogation du Demandeur, dans les droits de l'équipage bénéficiant d'un privilège maritime sur leurs salaires. A ce jour, aucune juridiction anglaise n'a permis à une personne autre que l'employeur direct ayant payé les salaires de l'équipage, d'être subrogée dans les droits de l'équipage pour obtenir remboursement de ces sommes, bien que les juges ont parfois envisagé de l'admettre dans le cas où le paiement n'était pas fait de façon volontaire (Programmed Total Marine Services Pty Ltd v. Ship Hako Fortress [2012] FCA 805; The Petone case [1917] P 198).

Expérience

Ce concours a été une expérience enrichissante tant sur le plan professionnel que personnel. En effet avoir l'occasion de gérer un dossier en arbitrage maritime, de la phase rédactionnelle aux phases de plaidoiries, ainsi que la possibilité d'accomplir ce travail, en groupe et de manière soudée, a permis aux étudiants de développer des compétences d'une nécessité cruciale pour leurs ambitions futures.

Ce concours a d'ailleurs été un point de rencontre avec des professionnels du milieu ainsi que des étudiants de tout horizon dans un cadre à la fois studieux et amical, ce qui marque, là encore, son originalité.

Par ailleurs la possibilité pour une équipe française de participer à ce concours international, dominé par le monde britannique, a permis de mettre en lumière la présence et l'importance de la France dans le domaine maritime. L'ensemble de l'équipe de MACI souhaite donc remercier chaleureusement le Pr. Philippe Delebecque, Président de la CAMP, ainsi que Michel Leparquier, Secrétaire Général, pour la confiance qu'ils nous ont témoignée et leur soutien pour notre participation à ce concours.

