CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS

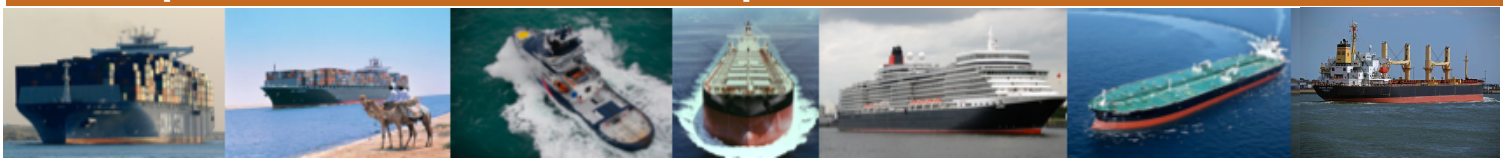
Gazette de la Chambre

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 **Tiré à part** **Numéro 50 - Automne 2019**



"Reus excipiendo fit actor"

50ème édition de la Gazette publiée depuis 2003

Compte rendu du concours International Maritime Law Arbitration Moot 2019

Nicoleta Iftodi et Houda Naji pour l'équipe du MACI

Le Master 2 Arbitrage et Commerce International (MACI) a participé pour la cinquième fois depuis sa création au Concours International d'Arbitrage Maritime qui a eu lieu cette année à Rotterdam, Pays-Bas. La participation à cette 20e 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 Nicoleta Iftodi, Houda Naji, Leonte Read et Eyram Apetogbor de se rendre aux Pays-Bas pour plaider sur un cas fictif, sur lequel l'équipe a travaillé pendant 7 mois.

Les équipes participantes de cette année ont été amenées à prendre en charge un dossier d'arbitrage maritime, impliquant un affréteur ("Panther Shipping Inc" ou "Défendeur") et un fréteur ("Omega Chartering Limited" ou "Demandeur") qui ont conclu un contrat d'affrètement à temps, en vertu duquel le navire M / V "Thanos Quest" a été mis à la disposition de l'affréteur afin de transporter une cargaison de thé anglais. Trente et une 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 "à temps" ("*Time Charterparty*"), l'obligation de nettoyage de la coque du navire, la restitution tardive du navire au fréteur, les réclamations pour les cargaisons endommagées durant l'exécution du contrat d'affrètement.

La clause d'arbitrage contenue dans la charte-partie prévoyait le règlement de tout différend entre les Parties devant un tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions de l'*Arbitration Act* 1996, complétées par celles de *NYPE 2015 Form*. Le fond du contrat était régi par le Droit anglais, la Clause BIMCO et *NYPE 2015 Form*, conformément à la volonté des parties.

Les problématiques du cas pratique

L'obligation de nettoyage de la coque du navire

En vertu de la charte-partie, l'affréteur avait l'obligation d'organiser le nettoyage de la coque du navire avant sa restitution au fréteur. Cependant, le nettoyage n'était pas autorisé par le port d'Anchorage Wahanda, parce que l'eau était très sale. Après plusieurs échanges, les parties ont convenu que le fréteur organisera le nettoyage de la coque du navire et, après inspection, l'affréteur lui restituera les frais de nettoyage.

La coque du navire a été finalement nettoyée dans un autre port, South Island, bien plus loin, pour un coût total supérieur à celui initialement prévu. La question était de savoir qui doit supporter cette différence de coûts ? Est-ce que l'affréteur est responsable pour l'interdiction de nettoyage par le port d'arrivée ? Doit-il supporter aussi les frais supplémentaires pour le déplacement du navire dans un autre port pour effectuer ce nettoyage ? Tant d'interrogations qui pouvaient être argumentées et plaidées, d'un côté comme de l'autre, de manière crédible.

L'obligation de restitution du navire à la fin du voyage

Tout d'abord le retard dans la restitution du navire de l'affréteur au fréteur, dans les 55 jours prévus par la charte-partie, faisait l'objet des premiers débats sur le fond. Le fréteur reprochait à l'affréteur de ne pas avoir respecté la date de restitution contenue dans le contrat. Plus que ça, le fréteur avait conclu un nouveau contrat avec un autre affréteur, Champion Chartering Corp, pour une durée de 4 ans ("*next fixture*"), qui devait commencer immédiatement après la restitution. Mais en raison de la restitution tardive, le navire a raté le début du nouveau contrat et le fréteur a perdu les bénéfices de ce contrat de 4 ans. De son côté, le fréteur initial (le défendeur en espèce) soutient que le retard dans la restitution du navire était dû à la mise en quarantaine du navire, par le port d'Anchorage, à cause d'un cas d'Ebola. La question à débattre était de savoir qui doit supporter cette perte et en vertu de quel droit ?

Les réclamations pour les cargaisons endommagées

Lors du déchargement du navire, à Wahanda, l'affréteur a remarqué qu'une partie de la cargaison a été endommagée. Néanmoins, une éventuelle réclamation était prescrite, car l'affréteur a omis de fournir une notification de la réclamation conformément à la clause 6 de l'*Inter-Club NYPE Agreement 1996* ("ICA"). Le fréteur soutenait, pour sa part, que la clause 8 a) de l'ICA ne serait non plus applicable, puisque le dommage n'a pas été causé par une innavigabilité ("*unseaworthiness*"). L'objectif de l'équipe du MACI était donc de chercher l'application des règles les plus avantageuses à leurs prétentions et d'interpréter aussi le connaissement pour résoudre le différend.

Suite et fin du compte-rendu page 2.

Suite et fin du compte-rendu du concours International Maritime Law Arbitration Moot 2019.

Le déroulement de la phase écrite

Il est sans doute connu que la participation au concours IMLAM est un défi prestigieux. Venus de diverses cultures juridiques, les étudiants spécialisés en arbitrage et en droit maritime se précipitent à leur première épreuve, à savoir la rédaction d'un mémoire en défense et d'un mémoire en demande. L'exercice est d'une complexité subtile. Au-delà des capacités rédactionnelles et intellectuelles, les candidats doivent avoir la capacité de prendre du recul par rapport aux faits et se prononcer en fonction de la position qu'ils représentent.
En effet, le cas d'espèce dans le cadre du concours IMLAM est souvent très riche en documents et pièces annexes qui peuvent être exploités tant en demande qu'en défense. Le cas de cette année ne faisait pas exception à la tradition. Il est extrêmement crucial pour les candidats de savoir manipuler les faits pour renforcer leur fond juridique.

Il convient aussi de préciser que comme dans la plupart des contrats d'affrètement, le droit anglais est applicable. Pour les étudiants français il est extrêmement délicat en phase de recherche de s'approvisionner de la jurisprudence anglaise. C'est la raison pour laquelle les organisateurs du concours ont mis à disposition de tous les participants un abonnement à la plateforme *i-law* pour toute la durée de la phase écrite. Cet atout a été très utile.
Hormis les efforts fournis et la généreuse contribution des organisateurs en ce qui concerne la documentation, la matière contentieuse en droit maritime est d'une technicité extrême. La disponibilité du professeur Philippe Delebecque a joué un rôle important dans la progression de notre travail.

La participation à la phase orale

Finalement, l'équipe du MACI s'est rendue à Rotterdam pour participer aux phases orales, qui se sont déroulées du 1er juillet au 5 juillet, et ont plaidé 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. Ainsi l'équipe du MACI a plaidé en demande contre les équipes de Christ University (Bangalore, Inde) et de MGIMO University (Moscou, Russie), et en défense contre les équipes de l'Université de Hong Kong (Chine) et l'Université d'Aix-Marseille (France).
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 anglo-saxon, 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.
Le rendez-vous des passionnés du droit maritime aura lieu l'année prochaine, en juillet, à Singapour.