

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 52 - Printemps 2020



"Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur"

ICMA XXI Rio de Janeiro

Philippe Delebecque

Arbitre maritime

Le 21^{ème} ICMA s'est tenu à Rio de Janeiro entre le 8 et le 13 mars dernier, heureusement juste avant que les mesures sanitaires de confinement ne soient prises. Même si certains participants, pourtant annoncés, devant venir de Chine ou des États-Unis, n'ont pu, à la dernière minute, se déplacer, la semaine a été particulièrement riche et intéressante. Il faut dire que l'accueil chaleureux et efficace du Président da Rocha, au nom du *Brazilian Center for Mediation and Arbitration*, et de Maître Camilla Mendes Vianna Cardoso, organisatrice du Congrès, a grandement contribué à son succès, sans parler du site lui-même - Copacabana ! -, et des différentes sorties parfaitement choisies, que ce soit au pain de Sucre, au Corcovado ou encore à l'île de la Marine Nationale dans la baie même de Rio.

Il est naturellement impossible de rendre compte de toutes les interventions et de tous les débats et l'on ne peut donc que renvoyer aux papiers des uns et des autres dûment recensés et présentés par le Steering Committee (<https://bit.ly/2QmdCXy>). Qu'il nous soit permis, précisément, de féliciter tout particulièrement son Président, Clive Aston, pour ses extrêmes diligences.

Après l'hommage désormais traditionnel au fondateur d'ICMA, Cedric Barclay, ce sont les institutions d'arbitrage maritime qui ont fait l'objet des premiers commentaires. Certaines se développent, que ce soit au Brésil, en Argentine (v. D. Chami), aux Émirats, se modernisent (cf. la communication du Pr. Chu et de Bo Chen, sur les derniers amendements aux textes en Chine)... tandis que d'autres se maintiennent (aux Pays-Bas, notamment), voire stagnent (ce qui est le cas, très paradoxalement en Grèce, cf. E. Litina), mais elles éprouvent toutes les mêmes difficultés : les orateurs ont mis l'accent, au-delà du problème récurrent des mesures provisoires (qui ne comprennent pas la saisie des navires, ce qui est généralement, mais pas systématiquement, admis), sur la question, souvent délicate, des relations avec le juge d'appui, ou encore sur celle que pose le défaut de réponse du défendeur (v. notam. Ch. Baker, *Unresponsive respondent* ; rapp. C. Aston, *Amity case*). L'essor des institutions arbitrales débouche aussi sur le dilemme bien connu tenant aux embarras du choix (relevé par P. Mc Queen) et sur la concurrence, nécessaire ou non, de l'arbitrage ad hoc (v. à cet égard, l'intervention controversée de M. Clanchy : *ad hoc arbitration and its enemies*). Une attention particulière a été portée aux devoirs d'indépendance et d'impartialité, en somme d'éthique (cf. M. Corwin) pesant sur les arbitres, dans des conditions qui se rejoignent désormais dans tous les pays, aux exigences de confidentialité, dont la mise en œuvre concrète est souvent délicate (cf. J. Dias, *Resignation in the face of confidentiality* ; également sur les questions posées par l'arbitrage multipartite, D. Schwampe), ou encore sur la recevabilité de l'action des assureurs subrogés (v. sur ce point, les interventions de plusieurs orateurs brésiliens, notamment M. Chateaubriand, permettant de se persuader des qualités du mécanisme de la subrogation, tel que le conçoit le droit continental), sans oublier les interrogations actuelles sur les "*alternative dispute resolutions*" et les "*mediations*". Sur tous ces aspects, propres à l'arbitrage, en lui-même, en tant que mode contractuel de règlement des litiges, l'intervention, toute en nuance, de Bruce Harris sur les relations des arbitres avec les *lawyers* a, une fois encore, marqué les esprits.

Sur le fond, le Congrès a su, de la même façon, répondre aux attentes des participants, qui ont pu, non seulement se mettre à jour sur les questions les plus actuelles soulevées par certaines sentences ou décisions, mais aussi découvrir les nouveaux secteurs qui s'ouvrent à l'arbitrage. Les litiges en matière de construction navale sont toujours aussi techniques (cf. I. Gaunt ; également M. Girvin, sur les garanties), mais sont aussi l'occasion de mettre à l'épreuve de nouvelles clauses contractuelles (cf. Ch. Winter) et de s'interroger sur les bonnes pratiques maritimes du secteur. En matière d'affrètement, les récentes sentences sur l'interprétation des clauses de force majeure (R. Gay), sur la compréhension du "*time spent or not*" (B.E. Nergaard) ou sur les *performance claims* (M. Williamson), ont permis de se rendre compte, si besoin était, du dynamisme de l'arbitrage à Londres. Les vertus de la jurisprudence de *common law* et de la jurisprudence continentale, parfois divergente, sur le transport maritime ont été comparées à travers les décisions les plus récentes et ont donné lieu à des échanges très utiles (cf. Hofmeyr, *Deck cargo exclusion of liability* ; Ph. Delebecque *Carrier's liability under common law and french law : any paradigm's shift ?* ; voir également Banu Bozkurt, sur le *freight forwarder* qui, en tant qu'agent, et non principal, est et doit être l'équivalent du commissionnaire français ; M. J.G. Assis de Almeida, sur l'opposabilité des clauses des connaissements de chartes-parties). Enfin, *last but not least*, la communication de M. Steward sur le jeu des clauses de renonciation à recours dans les opérations *off shore* et sur leurs limites, trouvant leur expression non pas dans la théorie de la *fundamental breach*, mais dans celle de la *very radical breach*, a permis de se persuader que, sur cette question, la *common law* et le droit civil se rejoignent très largement.

Suite et fin de l'article Page 2.

Suite et fin de l'article ICMA XXI Rio de Janeiro.

Au-delà de ces analyses récentes sur les sujets classiques de l'arbitrage maritime, les participants ont pu s'aventurer sur de nouvelles terres dont on peut se demander si elles deviendront arbitrables : celles de la pollution marine (Ch. Anderson), liée à toutes sortes de causes, et celle de l'exploitation des fonds marins.

Le XXIème Congrès ICMA n'a pas été uniquement l'occasion d'approfondir les connaissances que l'on doit avoir sur le droit de l'arbitrage. Il a également permis une formidable mise à jour sur le droit maritime lui-même, qu'il s'agisse du statut des navires autonomes, des épaves (cf. l'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi), de l'apport des incoterms 2020 (cf. Ch. Debattista), du droit des croisières maritimes (P. Simon relatant la catastrophe du Costa Concordia), de la limitation de responsabilité dans certains droits (Pr. Misuhiro Toda) ou encore de la systématisation du devoir de mitigation (cf. J. Shaerf). Si l'on ajoute que les dernières communications ont porté la plus grande attention aux questions techniques les plus actuelles - IA, cybercriminalité, *blockchain*, navires autonomes ou encore, grâce à certaines questions de la salle, pandémie -, on ne peut que souligner la réussite du dernier Congrès ICMA et l'on doit adresser, à nouveau, aux organisateurs, toutes nos félicitations. Gageons qu'il en sera de même du prochain qui se tiendra à Dubai.

