

# 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 39 - Hiver 2015 / 2016



"Nulla poena sine lege"

## Les 50 ans de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Editorial par Philippe Delebecque  
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Nous allons fêter prochainement les 50 ans de la Chambre arbitrale maritime de Paris. Fondée en 1929, la Chambre n'eut un temps qu'une activité réduite. Sa véritable création, dans sa configuration actuelle, date du 18 novembre 1966 et donc d'une époque où l'Europe connaissait une forte croissance. En France, le cœur des "trente glorieuses" battait fortement et régulièrement. La Chambre a grandi avec une conjoncture économique favorable et bénéficié de ces moments de prospérité et sans doute de relative insouciance. Elle est aujourd'hui devenue adulte et se trouve exposée aux contraintes du monde moderne liées à la compétition internationale, à la financiarisation de la société, au déplacement des centres de décision vers l'Asie du Sud-Est et à bien d'autres nouvelles données politiques - monde multipolaire -, économiques - remise en cause des conférences maritimes, économies d'échelles, alliances entre compagnies -, techniques - conteneurisation, contrats de services, informatisation - et même sociologiques - disparition progressive des familles d'armateurs et de courtiers -. Forte de son passé et de son savoir-faire, la Chambre est fière de pouvoir partager son anniversaire avec tous ceux qui ont contribué à son essor. Si elle est aujourd'hui confrontée aux changements du monde contemporain, elle doit regarder de l'avant, en mesurant la chance qu'elle a de pouvoir s'appuyer sur une solide expérience pour répondre toujours mieux aux attentes de ceux qui veulent bien se tourner vers elle.

Les années écoulées depuis 1966 sont riches en personnalités. Permettons-nous de rappeler uniquement celles qui sont malheureusement disparues. Les praticiens. Paul Bernard de qui nous avons retenu, entre autres innombrables enseignements et discours, dont un fameux publié au JMM (<http://goo.gl/kH9hFV>) que les bois sciés ne se mesuraient pas de la même façon selon qu'ils étaient plus ou moins secs, la Baltique n'ayant pas ici les mêmes usages que les ports de l'Amazone, ou que la freinte de route se définissait comme "ce qui reste quand on a tout enlevé". Pierre Raymond, capable de refaire la route précise d'un navire entre Tamatave et Marseille. Claude Boquin, à qui la "Maison bleue" et ceux qui l'ont fréquentée doit tant, ou encore M Pierre François Dardelet, qui m'a appris les subtilités des clauses "FIO" et "FIOS" et dont le savoir-vivre épatait tout le petit monde arbitral. Certains se souviennent encore des soirées organisées au "Tir aux pigeons". Les juristes, aussi, dont les anciens Présidents Roger Jambu-Merlin, Emmanuel du Pontavice, Pierre Latron et Maurice Marty qui, chacun avec leur talent, ont marqué et fait remarquer la Chambre.

Au-delà des personnes, les années passées ont égrené de nombreuses affaires. La Chambre et ses sentences en sont le reflet. Un temps, les marchandises poussant aux affrètements se résumaient au charbon et aux phosphates. L'idée de compléter les chargements du retour ou de l'aller avec des grains s'est rapidement imposée. D'où le recours à des vraquiers plus importants. D'où aussi un besoin d'arbitrage que la Chambre arbitrale maritime de Paris a pu offrir, sans oublier de diversifier ses services et ses compétences. D'où de nombreuses sentences sur le calcul des surestaries, sur les silos en panne, sur les Argentins en grève, sur le volume des cales du navire, sur la fameuse notion de "navire arrivé", sur le défaut de conformité des sacs de grains, ... Il n'était question dans ces belles années que de "time sheets" et d'interprétation de clauses souvent volontairement ambiguës de chartes-parties, mettant les arbitres en position, comme les affréteurs l'avaient si bien dit, de "chevaliers de la charte-partie". Autant de sentences, tenant parfois sur une page, autant d'histoires pittoresques retraçant le périple de ces cargaisons venant d'Extrême-Orient, sur des navires d'un certain âge et se promenant le long des côtes africaines en attendant un preneur au hasard du marché. Belle époque où tout le monde maritime français était concerné, qu'il s'agisse de courtiers, d'assureurs, d'armateurs, d'agents maritimes ou même de subrécargues.

Ce temps n'est pas totalement révolu, mais il est vrai que les affaires de "despatch money", de "weather permitting or not", de "WIPON" ou de "WIBON" se réduisent à une peau de chagrin. Est-ce l'effet de ce qu'il faut bien appeler la jurisprudence de la Chambre ? Pas uniquement, car la sécurité de la navigation a considérablement progressé, mais en partie, néanmoins, ce dont il faut certainement se féliciter. Toujours est-il que d'autres thèmes, d'ordre procédural cette fois, sont apparus : que l'on pense un instant à l'opposabilité des clauses d'arbitrage par référence, à la règle compétence-compétence, aux procédures parallèles, à la jonction des instances ou encore à la subrogation des assureurs facultés.

[Suite page 2](#)

Avec la multiplication de ce type de questions, les problèmes de fond ont pu, parfois, passer au second rang. François Arradon, mon prédécesseur, avait très justement dénoncé ces "dérives de l'arbitrage" (v. Gazette, N°20 <http://goo.gl/OMRR0Q>). Son message a été parfaitement entendu, car les usagers de la Chambre savent que la Chambre demeure et demeurera une institution professionnelle où la procédure, si nécessaire soit-elle, doit être au service du fond.

Cela dit, ce sont les faits qui commandent et il faut se résoudre à la réalité des choses. Le "shipping français" ou, plus largement, continental comporte moins d'acteurs que par le passé. Les délocalisations sont constantes et le nombre d'affaires ne progresse guère. Il reste que si celles-ci sont moins nombreuses, elles sont peut-être plus importantes. D'intéressantes ruptures de contrats, notamment d'agences, sont venues à la Chambre. Celles de COA pointent après les difficultés liées aux clauses de "hardship" et l'on peut espérer le droit de l'assistance retrouvera les chemins de la Chambre, avant que la nouvelle "formule Villeneuve" ne soit mise au point en intégrant au besoin toutes les clauses SCOPIC du monde. Il faut aussi souhaiter que les affaires de riz, récemment portées devant la Chambre, ne s'essouffleront pas trop vite au fil des espèces et des sentences, car la jurisprudence arbitrale n'est pas encore faite.

Parvenue à son âge adulte, la Chambre arbitrale maritime de Paris doit retrouver certains de ses champs d'intervention, en renouant avec des partenaires traditionnels qui s'en sont quelque peu éloignés sans doute pour des raisons purement conjoncturelles. Elle doit ainsi prendre toute sa place au sein des institutions qui participent à la politique de développement politique, économique et juridique de la Méditerranée. Elle doit aussi s'ouvrir davantage, se diversifier dans la mesure du possible - la grande plaisance d'un côté, les énergies nouvelles et les explorations marines du futur, de l'autre, devraient le permettre et accompagner les évolutions du monde moderne. Le transport et l'affrètement, sans omettre, en amont, la construction navale, sont toujours des instruments essentiels qui s'inscrivent dans le prolongement du négoce, mais ce sont aussi l'un des maillons de la logistique et de la commission. Le "merchant haulage" est devenu une donnée importante des échanges commerciaux. Et comme le droit et le règlement des litiges ne sont que des réponses aux besoins économiques, la Chambre est appelée à s'adapter, à s'appuyer sur de nouveaux partenaires et à mettre toutes ses forces en avant, sans oublier, bien naturellement, sa vocation maritime. Les années qui s'ouvrent devant nous et qui sont des années de mutation seront certainement décisives. Nous sommes persuadés, la fleur de l'âge aidant, que la Chambre entourée de tous ses membres et amis y entrera de plain-pied et sans trop d'écume.

