



Vues sur mer : La récusation d'un arbitre.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

De récentes demandes de récusation d'arbitre, pas toujours clairement fondées sur l'article 341 du nouveau code de procédure civile, nous ont conduit à relire le texte de notre règlement d'arbitrage.

Au premier degré, chaque partie a le choix de son arbitre. Ce choix est fondamental et constitue un atout essentiel de la procédure arbitrale. Il ne peut donc être remis en cause par la partie adverse que pour de solides motifs restrictivement énumérés par l'article VII de notre règlement qui reprend d'ailleurs le texte de l'article 341 du NCPC.

Mais notre règlement prévoit en outre que l'arbitre peut et doit spontanément se récuser : *"s'il se trouve dans une position telle qu'on puisse raisonnablement considérer qu'il n'est pas indépendant de l'une des parties"*.

Il s'agit de rappeler ici l'éthique de l'arbitrage.

L'arbitre a, bien entendu, l'initiative de sa récusation spontanée. Même s'il n'a aucun doute sur son impartialité, il peut cependant avoir quelques difficultés à apprécier ce que ce «on» impersonnel pourrait estimer raisonnable, si l'une des parties soulevait, plus ou moins clairement, la question de son indépendance.

Le monde maritime et tout particulièrement l'arbitrage maritime en France est un domaine très spécifique. Le principe du choix d'un arbitre sur une liste composée exclusivement de professionnels avertis et de juristes spécialisés est une garantie de compétence, mais implique que les arbitres de cette liste soient fréquemment en relation d'affaires les uns avec les autres. C'est une situation non seulement connue des plaideurs mais choisie par eux.

Un arbitre qui exerce la profession de courtier d'affrètement compte parmi ses principaux de très nombreux chargeurs et armateurs. Un juriste maritime a parfois publié des chroniques ou commentaires de jurisprudence dans lesquels il révèle clairement son point de vue sur des questions soumises de manière récurrente à arbitrage devant la Chambre. Un chargeur céréalier choisit souvent un arbitre qui exerce ou a exercé le même métier que lui.

Prétendre que le courtier maritime n'est pas indépendant d'un client avec lequel il travaille de temps à autre, que le juriste n'est pas impartial puisque son opinion est déjà connue ou que l'arbitre du céréalier est sous influence parce qu'il est toujours nommé par ses pairs, sont des arguments de mauvaise foi, contraires à l'esprit même de l'arbitrage.

L'arbitre est seul juge de sa récusation spontanée, Il a cependant un devoir d'information et donc l'obligation de porter à la connaissance de la partie qui pourrait l'ignorer les liens commerciaux ou de conseil qu'il a ou a pu avoir avec la partie qui l'a désigné si ceux-ci ont été particulièrement étroits, longs ou répétitifs. La diffusion de la liste des arbitres participe d'ailleurs à ce devoir d'information en précisant le cursus professionnel de ses arbitres.

L'arbitre n'a donc aucune raison de céder à une quelconque pression, s'il se sent indépendant de la partie qui l'a nommé. L'article VII de notre règlement lui donne la possibilité de solliciter l'avis du Comité de la Chambre s'il le désire.

Au second degré, la récusation sans motif est un droit accordé au demandeur comme au défendeur, c'est la juste contrepartie de la nomination des trois arbitres par le Comité de la Chambre. Elle est de temps à autre utilisée.

L'indépendance et l'impartialité des arbitres de la Chambre sont reconnues comme étant l'une des caractéristiques de l'arbitrage maritime à Paris, les sentences en faisant la preuve. Cet éditorial a donc pour simple objectif de tenter de clarifier une phrase un peu obscure de notre règlement, qui pourrait susciter quelques interrogations d'arbitres soucieux que leur impartialité ne puisse être mise en doute.



N° 9 - Hiver
2005-2006

Sommaire

Page 1 - **L'éditorial de F. Arradon**

Page 2 - **Les sentences récentes**

Page 2 - **La pollution maritime et les moyens de répression : réflexions sur quelques décisions récentes - O.Raison**

Page 4 - **Revue de presse**

Page 6 - **Droits du marin ? - Commandant N. Cooper**

Page 7 - **Sur le web : De quelques sites de photos de navires**

Page 8 - **L'actualité de la Chambre**

« **Plus ratio quam vis** »

Pour s'abonner au résumé périodique des sentences, contacter le Secrétariat de la Chambre au 16, rue Daunou – 75002 Paris, ou remplissez le formulaire à l'adresse :

http://www.arbitrage-maritime.org/fr/4_abonnement.php



"M/V Bro Edward"

Abstracts of awards

Should you follow the link below, you will be able to download abstracts of awards translated into English

En suivant le lien ci-dessous, vous pouvez télécharger les résumés des sentences en anglais.

<http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/awardsG9.pdf>

Les sentences récentes

N° 1113 (Second degré) : Affrètement à temps – Solde de compte – Cessions -Prescription

A la suite d'une restitution de navires dans le cadre d'un affrètement à temps, les fréteurs ayant cédé leurs créances, le Tribunal arbitral précise qu'aucune forme n'est exigée pour la validité des cessions et qu'elles sont donc valables. La prescription annale ne s'applique pas car le délai de prescription a été interrompu à la suite d'un paiement partiel du débiteur.

N°1117 (Second degré) : Contrat d'agence – résiliation – Demande d'indemnité

Chargés de définir la qualification d'un contrat d'agence pour le recrutement du fret, les arbitres décident que, pour bénéficier du statut impératif des agents commerciaux défini à l'article L134-1 du Code de commerce, l'agent doit exercer une activité de prestations de service pour le compte de l'armateur de manière permanente. Or celui-ci a sous traité de façon intégrale cette activité à un agent local.

N°1118 (Second degré) : c/p Synacomex – Connaissance "clean on board"

Lorsqu'une charte-partie exige la remise de connaissance "clean on board", le Capitaine est en droit de refuser toute marchandise présentant des défauts et de demander son remplacement conformément aux termes de la charte.

N°1119 : c/p Amwelsh – Avarie par mouille – Panneaux non étanches – Mauvais temps non exonératoire

En cas d'avarie à la cargaison de coke de pétrole par mouille d'eau de mer, l'armateur ne peut s'exonérer en prétendant que le navire a rencontré une tempête exceptionnelle constituant un cas excepté, surtout lorsque l'avarie résulte d'un défaut d'étanchéité des panneaux de cales.

N°1120 : c/p Gencon – Temps d'attente d'un brise-glace compté comme staries

Lorsque la charte-partie prévoit que le temps d'attente d'un brise-glace pour entrer au port compte dans les staries, il convient d'appliquer à ce décompte les suspensions de temps comme samedi, dimanche et jours fériés.

N°1121 : Sugar c/p – Lettre de garantie – Compétence – Manutentionnaires "owners'servants"

Le Tribunal arbitral est compétent pour juger de sa propre compétence résultant de la négociation pour la remise d'une lettre de garantie. Cette compétence ne peut être considérée comme extorquée sous la contrainte. Lorsque la charte-partie prévoit que les stevedores sont réputés être les préposés du transporteur, l'armateur assume contractuellement la responsabilité des opérations de manutention.

La pollution maritime et les moyens de répression : réflexions sur quelques décisions récentes.

Olivier Raison, Avocat au Barreau de Marseille

Après les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*, il était difficile de ne pas stigmatiser l'attitude peu scrupuleuse de certains acteurs du transport maritime et c'est dans ce contexte que le législateur français est intervenu en 2004 pour renforcer le dispositif de lutte contre les pollutions par hydrocarbures en mer (Loi 2004-204 du 9 mars 2004 - JORF 10 mars 2004 4567). La portée de ce texte est d'attribuer une compétence spéciale à trois juridictions du littoral pour les infractions commises dans la zone économique exclusive ou dans la zone de protection écologique, d'accroître sensiblement le montant des condamnations qui peuvent être mises à la charge des capitaines, notamment en matière de rejets volontaires (article L.218-10 et L. 218-21 du Code de l'environnement) et enfin de faire peser la charge du paiement de l'amende sur l'armateur dans certaines circonstances (pour une étude approfondie voir Christophe Marques « *La répression des rejets illicites d'hydrocarbures 1983-2003 : 20 ans d'évolution législative et jurisprudentielle* » DMF 2004 p.307).

Certains ont vu dans ce nouveau dispositif un véritable enjeu de politique pénale (Marc Rivet « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* » DMF 2005 p. 579). Certes, les pouvoirs publics avaient dès 2002 inscrit la lutte contre les pollutions maritimes parmi leurs priorités comme en témoigne

La pollution maritime et les moyens de répression : réflexions sur quelques décisions récentes (suite)

l'Instruction ministérielle du 15 juillet 2002 (J.O. n°231 du 3 octobre 2002) ; mais dix huit mois après l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions, le bilan semble mitigé. En effet, la mise en œuvre du texte démontre les difficultés de concilier les aspirations écologistes partagées par le plus grand nombre avec le respect des principes élémentaires du droit pénal comme par exemple la présomption d'innocence.

Ainsi, les décisions les plus récentes témoignent des limites liées à l'exercice de l'action publique (I) et les incertitudes qui entourent l'admission des modes de preuve (II).

I - Les limites liées à l'exercice de l'action publique.

La répression des pollutions maritimes ne déroge pas à la règle : l'exercice de l'action publique est confié au Ministère public. Néanmoins, s'agissant d'un véritable droit pénal spécial, il est permis de s'interroger sur le choix des moyens d'enquêtes (1) et le respect des principes élémentaires du droit pénal (2).

1/ Le choix des moyens d'enquêtes :

L'étude des décisions les plus récentes démontre que les membres du parquet conservent quasi-systématiquement toute la maîtrise de l'enquête et se refusent à ouvrir une information judiciaire (TGI Brest 4 novembre 2003 navire « LIA » DMF 2004 p. 113 ; TGI Brest 18 novembre 2003 navire « CMA-CGM VOLTAIRE » DMF 2004 p.115 ; TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « CIMIL » inédit ; TGI Marseille 13 décembre 2004 navire « PANAREA PRIMO » inédit ;).

Pourtant les dispositions du Code de procédure pénale (articles 706-107 et suivants), prévoient expressément que l'instruction des infractions en matière de pollution des eaux marines et des voies ouvertes à la navigation maritime peut être confiée à un juge d'instruction. L'article R. 312-11 du Code de l'organisation judiciaire fixe précisément la liste et le ressort des juridictions compétentes pour connaître de la poursuite, de l'instruction et du jugement de ces infractions.

Il paraît donc surprenant que dans une matière que le législateur a qualifiée de spéciale, l'autorité judiciaire compétente s'affranchisse de la faculté qui lui est offerte d'ouvrir une information judiciaire pour instruire ces dossiers.

Il en résulte que l'enquête est souvent bouclée en moins de 24 heures et se résume au constat effectué par l'agent habilité, aux photographies (même si cela n'est pas systématique - cf TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « CIMIL » inédit) et s'il y a déroutement du navire à l'interrogatoire du capitaine et du chef mécanicien par la gendarmerie maritime ainsi qu'à l'inspection du navire par les inspecteurs des affaires maritimes. Sur la base des éléments recueillis dans ce laps de temps très court, le capitaine se voit notifier une convocation par officier de police judiciaire pour une audience de jugement.

Ce moyen d'enquête ne permet aucune confrontation des protagonistes, aucune inspection approfondie du navire, aucune analyse sérieuse des documents du bord et notamment du Registre des hydrocarbures et encore

moins le prélèvement et l'analyse d'échantillons du produit rejeté.

En droit, rien ne s'oppose à la désignation d'un juge d'instruction. En revanche, il serait souhaitable que ces dossiers soient véritablement instruits par des magistrats spécialisés avant d'être soumis aux formations de jugement. C'est d'ailleurs la solution que semble suggérer le Tribunal de Grande Instance de Paris dans l'affaire du navire « LE PROVENCE » (TGI Paris 3 novembre 2004 DMF 2005 p. 596) en soulignant les défaillances « de la direction d'enquête ». Pour le Professeur Bouloc ces décisions « mettent en évidence l'insuffisance des moyens alloués aux autorités de poursuite, et la nécessité d'une formation » (Bernard Bouloc commentaire sous TGI Paris 3 novembre 2004 DMF 2005 p. 596).

L'absence d'instruction risque en réalité de porter atteinte directement aux principes du droit pénal.

2/ Le respect des principes du droit pénal.

En vertu des principes du droit pénal, l'autorité en charge des poursuites doit établir de manière certaine l'élément matériel et l'élément moral de l'infraction avant de notifier au capitaine sa convocation. En matière de délit de pollution volontaire (articles L.218-10 du Code de l'environnement) cela suppose de rapporter la preuve de la nature de la substance polluante et du caractère volontaire du rejet qui doit bien entendu

être imputable à un navire déterminé.

Or, l'analyse des décisions de jurisprudence démontre que les poursuites sont souvent engagées sur la base de simples présomptions de culpabilité (TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « CIMIL » inédit ; Rennes 13 janvier 2005 navire « CMA-CGM VOLTAIRE » DMF 2005 p. 605).

Les parquets s'appuient fréquemment sur les seules observations visuelles de l'agent ou simplement les photographies pour asseoir leurs poursuites. Les formations de jugement n'hésitent pas alors à relever l'insuffisance de ces éléments de preuve et à rappeler que

le doute profite systématiquement au prévenu (TGI Paris 3 novembre 2004 navire « LE PROVENCE » DMF 2005 p. 596 et Paris 23 mars 2005 DMF 2005 599). C'est l'application du principe de la présomption d'innocence inscrit à la fois dans l'article préliminaire du Code de Procédure pénale et dans l'article 6-2 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales.

En outre, il n'est pas rare que le ministère public se contente de constater l'arrêt du rejet après le premier contact radio pour établir le caractère volontaire de l'infraction. Sur ce point la jurisprudence reste encore incertaine : pour certains ce simple constat établit le caractère volontaire du rejet (TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « KHALED IBN AL WALEED » DMF 2005 p. 232) alors que pour d'autres « on ne peut pas déduire de la concomitance de l'arrêt du rejet et du contact radio avec l'aéronef le caractère volontaire des faits » (TGI Brest 15 juin 2004 navire « NOVA HOLLANDIA » DMF 2005 p. 228)

Le respect des principes du droit pénal amène en réalité à s'interroger sur la force probante des moyens de preuve permettant de caractériser l'infraction de pollution maritime.

"Se contenter de la seule apparence, c'est préjuger" écrit le Professeur Bouloc. Il est donc indispensable que les photographies aériennes soient, dans l'avenir, corroborées par des éléments factuels pour caractériser l'infraction

La pollution maritime et les moyens de répression : réflexions sur quelques décisions récentes (suite & fin)

II – Les incertitudes qui entourent l'admission des modes de preuve.

« *Se contenter de la seule apparence, c'est préjuger* » (Bernard BOULOC « *Apparences d'hydrocarbures et présomption d'innocence* » DMF 2005 n°661, p. 589.)

Le code de l'environnement (article L.218-28) prévoit que les procès verbaux dressés par les agents habilités font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces documents sont rédigés le plus souvent sur la base des observations visuelles de ces mêmes agents et des photographies prises lors du survol des navires.

A la lecture du texte précité, il est permis de penser que les observations visuelles ou photographies font foi de ce qui a été vu. Cela devrait donc permettre d'imputer un rejet à tel ou tel navire ou d'établir que le rejet a cessé après la vacation radio avec le navire.

En revanche, il paraît bien improbable que les observations visuelles et/ou les photographies permettent de caractériser de manière certaine la nature du rejet. C'est pourtant sur la base des seules photographies ou observations visuelles que les parquets établissent l'existence d'une nappe d'hydrocarbure sans avoir recours au prélèvement d'échantillons.

Sur ce point, la jurisprudence semble faire preuve de réalisme.

Certaines juridictions ont admis la force probante des photographies aériennes (CA – Rennes 19/09/1996 DMF 1997 p.100) mais il n'y a rien de systématique (CA – Rennes 22/02/1983 DMF 1983 p. 436 ; TGI Paris 3/11/2004 et CA – Paris 23/03/2005 DMF 2005 p. 596 et 599).

En revanche, lorsqu'aucune justification n'est donnée sur le rejet, la jurisprudence semble s'en tenir aux simples photographies (CA – Rennes 13/01/2005 DMF 2005 p. 605).

Reste que la force probante des prélèvements effectués par le bord pour justifier le rejet par le nettoyage des fonds de ballast du navire a déjà été admise (TGI – Brest 29/03/2005 DMF 2005 p. 618).

Cette solution paraît fondée à plusieurs titres : d'abord parce que seule l'analyse d'un prélèvement peut permettre de déterminer avec certitude la nature du rejet et ensuite parce que le prélèvement d'échantillons est prévu par de nombreux textes : le « *manuel sur la pollution des mers par les hydrocarbures* » établi à la suite de l'accord Bonn, la Résolution OMI A 542 (13) du 17 novembre 1983 dans son appendice 2, l'Instruction ministérielle du 15 juillet 2002 *relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes* par référence à la résolution OMI A 542 (13), les « *procès-verbaux* » type de constatation de pollution remplis par les agents habilités et enfin le CE-DRE qui dans son guide opérationnel évoque l'expérience suédoise des bouées d'échantillonnage (Guide opérationnel, « *L'observation aérienne des pollutions pétrolières en mer* » *Cedre page 55*).

En conclusion, même si les photographies aériennes sont utiles en matière de pollution maritime, il paraît indispensable qu'elles soient corroborées par d'autres éléments factuels (inspection technique du navire, prélèvements d'échantillons, etc.) pour caractériser l'infraction. D'aucuns dénoncent alors l'absence de moyens mis à la disposition des autorités de poursuites, mais il ne faut pas se tromper d'objectif : si les moyens font défaut, il appartient aux tribunaux de mettre les pouvoirs publics devant leurs responsabilités. La lutte contre les pollutions maritimes n'en sera que plus efficace.

Nouvelles du large - Commission européenne :

Le 23 novembre 2005 a été présenté le troisième paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime. Retrouvez le dossier sur internet en cliquant sur le lien ci-dessous :

http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_fr.htm

Nouvelles du large - Revue de presse :

L'UE travaille à un plan interdisant les ports européens aux navires qui n'auraient pas une assurance de responsabilité reconnue, c'est à dire environ 5 % de la flotte mondiale

Lloyd's List 20-9-05

Le shipping face à une nouvelle crise de recrutement, les marins compétents refusant de courir les risques pesant sur eux du fait des lois de l'UE où la criminalisation des sanctions prédomine

Fairplay 21-9-05

Les armateurs sont obligés de jouer à la roulette russe, avec, à la clé, des amendes considérables en cas de pollution, simplement parce que les séparateurs à eaux mazouteuses ne sont pas fiables.

Lloyd's List 30-9-05

Les «*clusters*», à quoi cela peut-il bien servir ? Selon P. Kerr-Dineen, Co-Président de Howe Robinson, les «*clusters*» nationaux n'apportent aucun bénéfice à l'industrie maritime.

Fairplay 5-10-05

La directive sur la criminalisation, entrée en vigueur au début octobre, sévèrement taclée par le Juge Mensah du Tribunal du droit de la mer, affirmant qu'elle doit être abrogée car contraire aux conventions internationales en vigueur

Lloyd's List 6-10-05

L'ITIC recommande aux courtiers de se méfier de l'apparente innocuité de la communication par email qui peut conduire à un contentieux coûteux si un système d'accusé de réception n'est pas mis en place.

Maritime Global Net 10-10-05

Bruxelles vient d'envoyer des «*avis motivés*» (dernière étape avant le dépôt d'une plainte devant la Cour de justice) à 7 états membres : la France, la Belgique, la Finlande, le Portugal, l'Irlande, l'Italie et la Slovénie pour non respect de la directive relative à la réception des déchets des navires (slops) dans des installations portuaires ad-hoc.

Mer & Marine 18-10-05

SPAM - POURRIEL

Important !

Nous rencontrons de grosses difficultés en envoyant le mel annonçant la disponibilité de la Gazette de la Chambre, celui-ci étant, de plus en plus fréquemment, pris pour un spam et rejeté. Il nous arrive même d'être blacklisté.

Pour limiter ce risque, nous avons changé la forme du mel d'annonce de la disponibilité de la Gazette de la Chambre et vous recommandons instamment de prévenir vos responsables informatiques & internet, leur demandant de ne pas nous mettre sur blacklist (voire de nous en retirer) et d'ajouter ***@arbitrage-maritime.org** à la liste des sites autorisés (white list) du logiciel anti-spam de votre organisation.



M/V " La Selva "

Nouvelle Gazette Nouveau site !

L'équipe de la Gazette de la Chambre espère que cette formule renouvelée emportera l'adhésion des lecteurs, elle vous informe que le site web de la Chambre arbitrale maritime de Paris a lui aussi été modernisé et renouvelé. Nous vous invitons à le consulter (www.arbitrage-maritime.org) et à nous faire part de vos réflexions et commentaires.



Le Président et
l'équipe de la
Chambre vous
souhaitent une
Bonne Année 2006

Nouvelles du large, revue de presse (suite & fin).

Etat du port –v– Etat du pavillon : La Norvège, en application de la convention sur le droit de la mer de Montego Bay, demande à ce que le Capitaine d'un navire soupçonné de pollution soit jugé devant un tribunal norvégien pour une infraction supposée commise au large des côtes française.

Le Marin 21-10-05

L'Institut du droit international des transports (Idit) vient de se donner un nouveau président. Michel Gout succède à Guillaume Brajeux nommé président d'honneur.

L'Antenne 25-10-05

Convention de Hambourg : Bien que sa légitimité soit parfois mise en cause et qu'une nouvelle Convention de la CNUDCI soit à l'étude, la "Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer", adoptée à Hambourg en 1978, continue de recueillir des ratifications. Ainsi le Paraguay et le Libéria l'ont récemment signée (respectivement le 19 juillet et le 16 septembre 2005).

LamyLine 8-11-05

F. Lamoureux quitte la DG Transport et va sans doute quitter la Commission à la fin 2005. Il ne sera pas regretté.

Lloyd's List 11-11-05

Cluster européen : Réunis le 4 novembre à Paris les représentants des 8 clusters maritimes européens ont uni leurs efforts en créant le Réseau européen des clusters maritimes (RECM). Le Néerlandais Wijnost présidera cet organisme et F. Vallat en sera le vice-président.

Le Marin 11-11-05

Le Royaume-Uni prend des mesures vigoureuses contre les réclamations frauduleuses qui coûtent à l'industrie du pays quelque 3,5 milliards \$ par an.

Lloyd's List 16-11-05

Malte suit l'exemple de la Norvège en réclamant l'application de la Convention du droit de la mer permettant que le Capitaine d'un navire impliqué dans une pollution alléguée soit traduit devant le Tribunal de l'Etat du pavillon plutôt qu'en France.

Lloyd's List 17-11-05

Le nouveau pavillon RIF prêt pour le 1er janvier : Armateurs de France se réjouit : «effectivement les choses avancent en fonction de cette échéance». Un décret d'application, une circulaire et deux arrêtés doivent paraître avant la fin de l'année.

Ouest-France 25 11 05

Un 3ème "paquet européen" satisfaisant : Armateurs de France estime cohérente la publication par la Commission européenne du 3ème paquet "sécurité maritime", et accueille positivement les mesures visant à renforcer les conditions d'octroi des pavillons européens. Pour sa part, l'Institut français de la Mer se dit satisfait.

L'Antenne 1-12-05

Une éventuelle pandémie de grippe aviaire aurait des effets désastreux pour le shipping. D'un côté, les affréteurs pourraient avoir à payer les loyers (ou les surestaries) des navires pendant les périodes de quarantaine, de l'autre, des navires pourraient être mis hors-charte si des marins vont à terre sans l'accord des affréteurs, attrapant la grippe qui provoquerait ensuite la détention de leur navire.

Lloyd's List 12-12-05

La fin d'un siècle de privilèges : La Commission européenne a proposé mercredi de mettre fin aux privilèges plus que centenaires des compagnies maritimes en matière de concurrence, estimant qu'un tel changement permettrait d'abaisser les prix dans le secteur.

L'Antenne 16-12-05

La fine fleur du secteur maritime aux Premières Assises de l'Économie Maritime et du Littoral : Les journaux Les Échos et Le Marin ont organisé le 14 décembre 2005 les «Premières Assises de l'Économie Maritime et du Littoral». Cette journée était axée sur quatre thèmes : politique maritime intégrée, transport maritime, littoral et innovations. Après avoir fait un état des lieux de l'économie maritime, les intervenants ont essayé de proposer des axes de développement concernant les différents secteurs.

MarSeaMer 22-12-05

Des alcoolistes bientôt obligatoires sur les navires opérant dans les eaux américaines.

Fairplay 23-12-05

Très informés de la chose maritime les lecteurs de la Gazette n'ont sans doute pas, pour beaucoup d'entre eux, une relation directe avec les marins. C'est seulement au moment d'accidents spectaculaires que le projecteur est braqué crûment, et souvent de manière injuste, sur les navigants par les médias généralistes, le plus souvent accompagné de jugements émotionnels à l'emporte-pièce, loin de la réalité du métier.

Tous les spécialistes s'accordent à dire qu'un des défis de la marine marchande mondiale des années qui viennent sera de trouver assez de jeunes gens se destinant à la profession de marin, surtout pour les officiers. Cette gageure est loin d'être accomplie car, dans le milieu des navigants, se développe un fort sentiment d'incompréhension et de rejet devant les nouvelles sujétions imposées ces dernières années, comme par exemple :

- l'augmentation incessante des mesures de criminalisation des sanctions,
- l'interdiction d'autoriser les marins à se rendre à terre durant les escales,
- l'explosion des contraintes administratives et paperassières,
- l'accroissement ininterrompu de la réglementation venant de tous bords,
- l'exacerbation des exigences des autorités maritimes concernant l'obligation de rendre compte et les carcans documentaires,
- la diminution des standards professionnels,
- la difficulté de maintenir le bon armement des navires,
- l'hétérogénéité des équipages parfois difficile à supporter et à vivre,
- la croissance démesurée des procédures à mettre en place conformément aux systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté des codes ISM et ISPS,
- le traitement agressif et hostile par les représentants des autorités maritimes et portuaires de certains pays.

Ces thèmes, fréquemment repris dans la presse spécialisée, font l'objet de l'article ci-dessous par le **Capitaine Cooper, commandant le navire «Maersk Ahram»**. Il s'agit d'un navire porte conteneurs de 155 m. de long, transportant 1100 EVP, construit en 1998 et appartenant au plus grand armateur de porte conteneurs du monde.

Cet article a d'abord été publié dans le numéro d'août 2005 de la revue «**Seaways**», publication du **Nautical Institute**, et traduit par nos soins.

Jean-Yves Grondin



"M/V Maersk Ahram"

Droits du marin ?

Nicholas Cooper
Commandant du "Maersk Ahram"

Cet article traite de la question des droits du marin – une denrée en voie d'extinction. Il semble actuellement plus facile de faire la liste des quelques droits qui nous restent, plutôt que celle de ceux que nous n'avons pas.

Le sujet est si vaste qu'il est difficile de s'attacher à un seul élément particulier qui aurait contribué à la détérioration de la situation au cours de ces 10 dernières années.

C'est un problème général : nous sommes au bout d'une chaîne faisant l'objet d'une attaque concertée au sujet des droits de l'homme les plus basiques, et aussi au sujet de la dignité, de l'estime de soi et de l'intégrité professionnelles des navigants.

Toute la presse maritime que je peux lire ces derniers temps, tant les publications syndicales que commerciales ou techniques, contiennent des articles détaillant de nouveaux abus liés d'une manière ou d'une autre à des manquements aux droits de l'homme. Peu de marins ont accès à la Lloyd's List, mais j'ai eu la chance de pouvoir lire un article dans le numéro du 16 mai 2005 que je reproduis ci-dessous avec la permission de l'auteur, Julian Bray :

«Ceci ... inclut l'augmentation perpétuelle du fardeau réglementaire, la prééminence des solutions administratives rêvées par les bureaucrates, le simple manque de considération vis-à-vis des personnes à bord des navires par ceux qui s'invitent à bord, exigeant de n'être reçus que par le Commandant.

Il devient tout à fait apparent que l'évident manque de considération montré par les autorités partout dans le monde provoque un profond et durable ressentiment parmi les marins et ceux qui les emploient. »

Une courte citation de la lettre d'informations de l'IFSM (Fédération Internationale des Associations des Capitaines de navires) :

«Il est devenu évident que les marins se voient dénier les droits de l'homme les plus élémentaires, qui sont reconnus même aux criminels les plus endurcis.»

Les obligations quasi journalières de toujours plus rendre compte, les intrusions constantes et les exigences à toute heure mobilisant toutes les ressources du navire, l'envoi de préavis divers à tous et à chacun au sujet d'un nombre toujours plus élevé de sujets, ressemblent à des flocons de neige tombants sur le navire que vous chassez sans faire attention – jusqu'à ce que, soudain, vous vous trouvez recouvert de neige jusqu'au menton, sans presque plus pouvoir bouger.

L'an dernier, ce fut le code ISPS, et cette année c'est l'annexe VI de MARPOL et les rapports sur la gestion des ballasts. Peut-être vous demandez-vous en quoi ceci concerne le sujet de cet article ? C'est parce que, inhérent à toutes ces nouvelles réglementations, il y a les inévitables mesures de contrôles, amendes et sanctions qui vont avec, sans compter la possibilité croissante d'être privé de sa liberté. Tout s'ajoute pour arriver à plus d'inquiétude, plus de stress et une charge de travail plus lourde ; diminuant d'autant ce que l'on pouvait appeler, sans rire, les heures de loisir. Ce qui est très perturbant, c'est que c'est un mouvement unilatéral. Tandis que les syndicats et autres organisations

Droits du marin ? (Suite et fin)

défendent avec énergie, au plus haut niveau, les droits des marins, l'Union Européenne, par exemple, a complètement ignoré le problème, faisant d'une pollution, même accidentelle, un délit pénal

Combien d'entre nous souffrons toujours (et tolérons) d'être traité d'une manière agressive et hostile par les représentants des autorités des pays des ports d'escale, brandissant la menace d'infliger blâmes, sanctions et amendes si nous nous écartons de la ligne imposée - car c'est le résultat que l'on obtient si l'on ose s'opposer à l'un d'entre eux ?

Ayant débuté un nouveau service bimensuel entre les ports de Constantza, Odessa et Varna, la documentation requise et les procédures de rapport furent multipliées par 10 par rapport à ce qui nous était auparavant demandé. Nous eûmes ainsi à fournir des déclarations ridicules et archaïques comme la liste des médicaments personnels de l'équipage, celle de leurs objets domestiques (rasoir électrique, poste radio etc.), la liste des devises en possession de chacun, le tout en triple exemplaire avec signatures originales de tous les membres de l'équipage. Les formalités d'arrivée et de départ pour deux des ports se déroulent d'une manière courtoise et professionnelle ; mais une escale provoque un choc brutal avec des douaniers plus zélés que nécessaire ayant une attitude et un comportement peu professionnel, hostile, agressif et, parfois, insultant et menaçant.

Les marins travaillant en quart ou hors quart sont réveillés à 3 ou 4 heures du matin pour la fouille des cabines et la vérification des pièces d'identité. Une sérieuse crise survint une fois, entre les officiels accompagnés de l'officier de service et le chef mécanicien qui avait sa femme à bord. La crise fut causée par la tentative des douaniers de rentrer de force dans la cabine du chef mécanicien, et dans de nombreuses autres cabines, sans même prendre la peine de taper à la porte ou de prévenir les occupants. Les 2 officiers furent insultés pour avoir voulu empêcher cet abus d'autorité flagrant et l'atteinte à nos droits les plus élémentaires.

A une autre occasion, de nouveau en fin de nuit, une douzaine de pilules furent trouvées dans un casier de vestiaire ainsi qu'une paire non déclarée de jumelles de pacotille découverte dans une cabine, provoquant une fouille renforcées des cabines. Les marins concernés avaient simplement oublié de déclarer ces objets. Bassesse, vénalité et vilénie, tous les moyens sont bons pour exiger des marins le paiement d'un dessous-de-table.

L'autre navire identique affecté à la même ligne a subi une fouille approfondie des cabines parce qu'un marin avait mentionné 1 € de trop sur la déclaration de devises. Une autre fois, les douaniers demandèrent que tous les membres de l'équipage attendent l'inspection dans les cabines. Le Commandant refusa vigoureusement et ultérieurement l'inspection fut réduite à une poignée de cabines. Les douaniers cherchaient seulement des motifs pour réclamer des dessous-de-table au Commandant et à l'équipage.

Tout en admettant que les douaniers les agents de l'immigration et autres officiels ont le droit de procéder à leurs contrôles divers, ce que je trouve absolument condamnable dans ce domaine, c'est leur droit quasi divin de monter à bord à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, imposant au Commandant d'être à leur disposition ou astreignant l'équipage à un épuisant jeu du « Maillon faible ».

Tout cela s'additionne en une accumulation de sentiments allant de la frustration, à la colère, au stress, au découragement, à l'isolement et à la dépression. Alors que nous ne sommes aucunement responsables, des déséquilibres se manifestent, être réveillé 2 fois dans la même nuit entraîne perturbations dans le sommeil, déficit de repos, fatigue, perturbation des cycles naturels et non-satisfaction des besoins d'heures de récupération. Peu de gens travaillant ailleurs que sur des bateaux toléreraient de pareilles conditions, cependant, on attend de nous que l'on prenne cela avec philosophie et l'accepte comme étant la règle.

Je ne serais pas opposé à ce que les représentants des autorités concernées aient à notre égard la même courtoisie, les mêmes bonnes manières et le même professionnalisme que toujours nous leur réservons. Le fait que certains, mais pas tous, s'engouffrent dans le bureau des opérations au pont principal et dans la salle de réunion près de ma cabine sans même répondre à nos salutations, montre bien le profond mépris et le manque de considération qu'ils ont à notre égard. Imaginez-moi pénétrant dans un bureau des douanes ou de l'immigration ou d'un service officiel dans n'importe quel port du monde, intimant à mon interlocuteur de laisser tomber ce qu'il est en train de faire et de me consacrer son temps de manière exclusive pour les 2 ou 3 heures à venir. Je ne passerai même pas la porte principale, encore moins sans avoir prévenu de ma visite ou obtenu un rendez-vous.

Voilà donc de quoi il s'agit, il y a un tel rapport de force en faveur des autorités que nous n'osons pas les traiter de la même manière ou protester par peur de perdre nos emplois, retarder le navire, faire supporter à l'armateur des milliers de dollars d'amendes et, désormais, être enfermés et montrés du doigt comme des criminels pour des événements ou des accidents totalement hors de notre contrôle.

Nouvelles du large - Le web maritime : De quelques sites (gratuits) de photographies de navires.

Shipspotting, une banque de 155 000 photos disponibles
<http://www.shipspotting.com/>

Les caboteurs de la rivière Neath, où comment visualiser le terme NAABSA !
<http://riverneathcoasters.co.uk/>

Des dizaines de porte-conteneurs à quai et entrant/sortant de Hong-Kong
<http://members.tripod.com/shumsw/>

Un site amateur avec de spectaculaires photos de mauvais temps
<http://tv-antenna.com/heavy-seas/>

Les caboteurs de la mer du nord, particulièrement les caboteurs néerlandais
<http://members.home.nl/lmjohannes/index.htm>



Chambre Arbitrale Maritime de Paris

16, rue Daunou
75002 Paris

Tel : 01 42 96 40 41
Fax : 01 42 96 40 42

Secrétariat de
la Chambre :

contact@arbitrage-maritime.org

Gazette de la
Chambre :

editeur@arbitrage-maritime.org

Rejoignez-nous sur
notre site Web !

www.arbitrage-maritime.org

De quelques sites de photos de navires marchands (suite & fin)

Un site un peu anarchique, mais une mine concernant notamment les paquebots anciens

<http://www.maritimematters.com/siteindex.html>

L'originalité de ce site est qu'il est fondé sur des cartes postales de navires

<http://www.simplonpc.co.uk/>

Un ancien marin, ship-lover et spécialisé dans les navires chinois

<http://www.rosenkranz-shipphotos.de/cm/index.php?lang=french>

2 sites «généraliste» montrant tous les types de navires

<http://www.cargoshipphotos.com/list2.php>

<http://home.hccnet.nl/j.v.duivendijk/newshipindex.htm>

Le site de référence pour les photos de remorqueurs et de navire offshore

<http://www.tugspotters.com/welkom.html>

Spécialité : supertankers et autres OBO et Capesize

<http://supertankers.topcities.com/id133.htm>

Au départ, des photos de navires transitant par le Seaway vers les Grands Lacs

<http://www.wellandcanal.ca/>

Le site du Cdt Cozanet et ses amis où il y a bien plus que des photos ! Ne ratez pas son reportage sur l' "Abeille Bourbon" :

<http://www.marine-marchande.net/plan.htm>

L'actualité de la Chambre

Sous l'égide de l'Institut Français de la Mer (IFM), son Président a mis en place une association dénommée "**CLUSTER MARITIME FRANÇAIS**" dont l'objet est de promouvoir tous les professionnels français du monde maritime, soit auprès de l'opinion publique et des gouvernants, soit surtout auprès des clients potentiels du maritime tant au niveau national qu'international.

Le "Cluster" regroupant les acteurs majeurs du monde maritime, il a semblé que notre Chambre avait également vocation à en être membre adhérent.

C'est ce qu'a décidé le Bureau de notre institution.

Le projet de "Cluster" a été présenté le 10 octobre 2005 lors de l'Assemblée constituante de cette association dont l'activité devrait commencer début 2006.

A la demande de M. Charles GENIBREL, administrateur de notre Chambre, Le Président, François ARRADON, a fait une présentation de l'arbitrage en général et du fonctionnement de la Chambre en particulier aux membres du Conseil d'Administration de l'**UNIM** réunis le 8 décembre 2005.

Le Président a insisté sur la nécessité d'inscrire de nouveaux arbitres praticiens du commerce maritime sur la liste des arbitres de la Chambre, et notamment des spécialistes portuaires, collaborateurs des sociétés de manutention.

Deux personnalités du monde maritime et de l'arbitrage, M. Claude BOQUIN et Maître Pierre BOULOY, nous ont quitté à la fin de l'été 2005.

Claude BOQUIN qui était l'un des pères fondateurs de la Chambre en 1966, a été administrateur de notre association et arbitre jusqu'en 1993. Il était Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime.

Pierre BOULOY, avocat renommé au barreau de Paris a été également arbitre de notre Chambre pendant 27 ans.

En gardant à l'esprit le souvenir de ces deux personnalités attachantes, nous nous associons à la peine de leurs proches.