

# 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 54- Hiver 2020 - 2021



**"Non potest esse iudex et pars"**

### Le coupable idéal, le capitaine

Michael Grey

Ancien éditorialiste du Lloyd's List

S'il y a une bonne raison (et je n'en vois pas beaucoup d'autres) au développement du navire autonome, c'est qu'avec un navire sans équipage, les autorités ne pourront pas poursuivre systématiquement le capitaine lorsque survient un accident quelconque. Cette pensée m'est soudain venue à l'esprit en lisant dans la presse le récit des tourments du capitaine du VLCC "New Diamond", empêché de quitter le Sri Lanka, où il a été débarqué avec son équipage survivant après l'incendie qui a ravagé son navire dans l'océan Indien en septembre dernier. L'intention est de poursuivre le capitaine du pétrolier, accusé d'infractions à la législation sur la protection de l'environnement, après qu'une certaine quantité de combustible de soutes s'est échappée du navire gravement endommagé par le feu avant que les sauveteurs n'aient pu combler la brèche.

Il est important, dans de tels cas, de désigner un coupable, et le capitaine du navire accidenté est le responsable idéal. Il est naturellement exclu d'envisager l'éventualité qu'il ne soit pas impliqué d'une manière ou d'une autre dans l'explosion de la chaudière qui a tué un des membres de l'équipage, déclenché l'incendie dans la salle des machines et éventré l'arrière du navire, ou dans la fuite ultérieure des citernes de soutes. Si quelqu'un doit répondre à ce qu'on croit être la justice dans de tels cas et doit être accusé, autant que ce soit l'officier le plus gradé.

Il est probable que le VLCC construit en 2000 sera déclaré en perte totale. Il convient toutefois de souligner que l'action des sauveteurs et de la marine sri-lankaise a néanmoins permis de sauver complètement la cargaison, ce qui, à certains égards, est une bonne nouvelle, la pollution aurait pu être bien pire. Mais l'attitude des autorités vis-à-vis du capitaine du navire a quelque chose de funestement prévisible. Ce n'est pas que l'incohérence flagrante des accusations soit plus ridicule au Sri Lanka qu'ailleurs, car partout dans le monde, ce qui était autrefois décrit comme un "accident" regrettable, est maintenant le prétexte pour les procureurs de rechercher le capitaine du navire. C'est le capitaine du navire qui est maintenant traîné devant les tribunaux si le mauvais temps fait passer des conteneurs par-dessus bord, comme s'il était personnellement responsable de l'arrimage de la cargaison dans les conteneurs, ou s'il n'avait pas examiné minutieusement chacun des 10 000 points de saisissage. C'est le capitaine qui sera en première ligne si des stupéfiants sont trouvés arrimés à la quille de son navire, ou si un avion photographie une nappe d'hydrocarbures à proximité de son navire. Les chefs d'accusations possibles ne manquent pas.

Rien de nouveau dans tout cela, bien sûr. Le capitaine a toujours été le bouc émissaire, l'homme qui porte le chapeau. Je me souviens qu'un capitaine, avec qui j'ai navigué, m'a dit que si jamais il perdait un navire, il s'assurerait de couler avec lui. Il ne plaisantait pas. C'était à une époque où les investigations consécutives aux événements de mer étaient conduites par des professionnels du métier et des experts maritimes avant que les poursuites pénales ne deviennent la norme pour la plupart de ces incidents.

N'y a-t-il pas lieu de faire preuve de plus de bon sens à la suite d'accidents maritimes, plutôt que de simplement lâcher les procureurs avec toutes les accusations pénales possibles, "marinisées" pour faire l'affaire ? Punir sévèrement le capitaine survivant, parce qu'il, ou elle, est sur place, ne peut certainement pas être considéré comme bonne justice, ni, évidemment, comme un encouragement à ambitionner de devenir capitaine de navire.

*Traduction libre de l'article, paru en anglais dans l'édition N° 762 de "Maritime Advocate", rédigé par Michael Grey, ancien éditorialiste du Lloyd's List, et publié en français avec sa permission.*

