

Cap à l'amont



Email : ms.esmeralda@proximus.be

N°65 – 27 Janvier 2011

La Navigation sur le Rhin encore bloquée Un préjudice pour tous les bateliers bloqués

Suite à l'accident du Waldhof qui a chaviré à St Goar, au passage du rocher du Loreley, des bateliers sont immobilisés depuis cette date sans certitude sur la date à laquelle ils pourront passer. La navigation a été ouverte aux montants pendant quelques jours puis interrompue à nouveau à l'arrivée des grues. Le relevage du Waldhof est semblé très délicat en raison de risques de formation de poches d'hydrogène dans les cuves qui crée un risque d'explosion en cas de choc. La Revue NPI a communiqué une information sur le lien suivant : <http://www.n-pi.fr/pub/mailling/archives/newsletter-npi-du-24-janvier-2011/>.

Pour demander réparation du préjudice

Des bateliers bloqués s'inquiètent de cet arrêt qui va pour certains bientôt faire 3 semaines et souhaitent réclamer des indemnités.

- Dans un premier temps, il convient de réclamer des indemnités par courrier recommandé avec accusé de réception au propriétaire du Waldhof en chiffrant le préjudice subi (que vous pouvez évaluer avec l'aide de votre comptable) : *nous n'avons pas les coordonnées du Waldhof et de sa compagnie d'assurance et je remercie les lecteurs qui pourraient me les donner pour les diffuser. J'essaie par ailleurs de les obtenir.*
- Ce bateau étant apparemment sous pavillon allemand, la procédure va devoir être instruite en Allemagne : Le courrier doit donc être rédigé en allemand, ça complique un peu les choses.
- Il faut donc vérifier dans votre contrat d'assurance si vous êtes assurés « défense et recours », auquel cas il faut demander à votre compagnie d'assurance de faire la demande pour vous et d'instruire tout le dossier jusqu'au bout ou bien ou de vous rembourser tous les frais que vous allez engager pour faire ce recours sur présentation de justificatifs (avocat, traducteur, déplacements, courriers...).
- Il est indispensable de transmettre par courrier à la CNBA (43 rue de la brèche aux loups – 75015 Paris) et à La Glissoire (13 rue Basse – 77130 Marolles sur Seine) une copie de la demande d'indemnisation. Si votre assurance refuse de vous aider, contactez la CNBA qui pourra vous apporter de l'aide, sachant qu'à partir du moment où plusieurs bateliers subissent un préjudice venant de la même cause, les statuts de la Chambre prévoient qu'elle peut engager un recours collectif au nom de la profession.
- Enfin, pour le moment, et sans attendre, il vous faut impérativement demander aux autorités allemandes (*Wasser und Schifffahrtsamt*) de vous fournir une attestation de votre arrêt et une attestation de la remise en route avant de repartir pour qu'il ne puisse y avoir aucune contestation sur les dates..
- La Glissoire adresse un courrier à la CNBA pour lui demander de se rapprocher de l'OEB (Organisation de la batellerie Européenne) afin d'envisager d'engager un recours commun. J'invite donc tous les bateliers à transmettre à l'OEB les informations sur leur démarche et à lui demander d'aller dans ce sens.

Il est clair que la meilleure des choses est d'agir collectivement auprès du propriétaire et de son assurance pour être plus efficace et réduire les frais juridiques. Pour les pavillons Français, la CNBA est un excellent moyen, et pour les autres pavillons, il faut voir avec leur syndicat ou avec l'OEB en direct (O.E.B. Secrétariat – Voorhavenstraat 2 – B-1000 BRUSSEL)

Je demande enfin à tous ceux qui sont bloqués par cet accident de m'envoyer un e mail avec nom, adresse, téléphone, nom et pavillon du bateau, date d'immobilisation et (pour ceux qui ont pu monter) date de remise en route. Cela nous permettra d'avoir une idée du nombre de confrères bloqués et de vous aider au mieux possible.

Droits de canaux Facturations en préparation

On nous communique d'un peu partout une grande réticence des courtiers à accepter de payer aux bateliers les factures envoyées par eux pour le remboursement des droits de canaux qui sont à la charge du client aux termes de l'application des contrats types. Comme il fallait s'y attendre, certains menacent des bateliers de ne plus les affréter s'ils persistent.

Continuez tranquillement à facturer et à nous informer.

N'oubliez pas non plus de nous indiquer précisément les menaces qui vous sont faites, par E mail de préférence, ça permet de ne pas oublier.

Refonte des contrats types

Ce 20 Janvier 2011, une nouvelle réunion sur les contrats types s'est tenue au Ministère, à la Défense. Les délégations de La CNBA et de la Glissoire ont présenté une déclaration commune (ci-dessous) pour dire leur refus de certaines exigences des courtiers et clients. Depuis le début des travaux, en effet, certains courtiers s'acharnent à refuser toute idée d'un engagement sur une rémunération correcte du transporteur fluvial. Le système de libéralisme absolu est en train de faire la démonstration qu'il permet aux donneurs d'ordre d'écraser les prestataires grâce à leur isolement : Il faut malheureusement constater que, côté Ministère, on se contente d'un poste d'observateur qui renvoie dos à dos ce qu'ils appellent « les partenaires économiques ». Dans les faits, chacun de nous sait très bien que face à la menace de ne plus être affrété, il est obligé d'accepter tous les dictats : nous avons là des « PARTENAIRES » d'un genre un peu particulier.

Cela veut dire que la solution ne peut pas se trouver dans le système actuel et qu'il faut trouver de nouvelles règles qui ne permettent plus aux donneurs d'ordre d'utiliser leur position dominante pour écraser les bateliers...Imaginer un seul instant que cela est possible avec la négociation relève du rêve absolu...

Dans le système actuel, le Ministère et les courtiers nous disent en permanence que les bateliers n'ont qu'à faire appel à la justice pour imposer les règles qu'ils considèrent non respectées : cela veut dire que tout le monde s'accorde à dire que les pratiques en cours sont contestables sur bien des points (que la DGCCRF a relevé) mais que l'Etat ne veut pas faire son travail de garant du respect des textes.

Sur la route ou sur nos voies d'eau, le même Etat a mis des forces de police pour imposer des contrôles aux automobilistes et aux bateliers pour faire respecter les règles, mais dès qu'il s'agit de règles commerciales, ils ne veulent plus entendre parler de contrôles.

Avec la grève de Mai 2010, la batellerie a imposé que des contrôles soient faits, mais malgré des conclusions évidentes sur les pratiques douteuses des donneurs d'ordre, l'Etat ne s'engage pas dans la répression à l'égard de ceux qui sont mis en cause...Faudra t'il encore engager des actions pour faire avancer les choses ? La question est posée plus que jamais.

Voici le texte de la déclaration de la CNBA et de La Glissoire le 20 Janvier 2011

Les représentants de la CNBA et de La Glissoire participants à la Commission de refonte des contrats types s'autorisent à rappeler aux autres composantes de cette commission que la réflexion engagée résulte des actions de grèves et de barrages des mois d'Avril et mai 2010 qui ont été la manifestation de la crise vécue dans la batellerie artisanale et que cette commission est un engagement pris par les différents acteurs dans le « Protocole de Sortie de Crise » pour chercher les compromis de nature à sortir de cette situation.

Ils rappellent que cette crise est la conséquence de l'utilisation par les donneurs d'ordre de leur position dominante sur le marché du transport pour soumettre la profession à des restrictions de rémunération toujours plus importantes qui la conduit à des difficultés grandissantes et soulignent que la crise économique a été utilisée par eux pour mettre en place un chantage permanent dans l'attribution des affrètements et des critères de contrats à seule fin de réduire la rétribution du transport pour augmenter leurs marges.

Ils indiquent donc de façon claire que leur participation à cette commission n'a pas pour but de revoir quelques formules des anciens contrats types pour les « moderniser », mais n'a de justification que pour élaborer des règles et références permettant le retour à des pratiques respectueuses des intérêts de tous, y compris des transporteurs, règles allant dans le sens de la transparence et de la rémunération économiquement viable.

A ce jour, ils constatent une volonté des donneurs d'ordre de maintenir les transporteurs dans une position d'exécutants dociles et surexploités :

1. Concernant les surestaries : ils refusent à ce jour la mise en place en France des règles identiques à celles définies par la loi Allemande de Novembre 1999. ils contestent ainsi le choix des représentants de la batellerie Française d'aller vers des

règles communes à tous les pays d'Europe et souhaité par l'ensemble des bateliers européens et de mettre en place une indemnité d'immobilisation qui se rapproche des coûts réels des unités fluviales.

2. Concernant la responsabilité du transporteur sur les poids embarqués : ils veulent supprimer la référence à la seule disposition transparente qui est le relevé des échelles contradictoire entre le transporteur et le client (expéditeur et réceptionnaire) pour imposer l'engagement du transporteur sur des méthodes de détermination du poids qui restent confidentielles et impossibles à vérifier par le transporteur (pesée, bascules...) en ne laissant au transporteur que la possibilité d'émettre des réserves sur les documents de transport, le mettant ainsi en position d'être menacé d'exclusion par des partenaires qui ont su nous montrer leur propension à préférer les menaces à l'égard de tout « récalcitrant ».

A ce jour, ils constatent aussi le volontaire désengagement des pouvoirs publics sur le temps conventionnel de parcours en libérant VNF de l'obligation qui lui était faite de mettre à jour le tableau des temps de parcours à prendre en compte (art 2.11) et en n'inscrivant pas dans le projet en discussion la mise en place d'un groupe paritaire pour les définir. La présence de l'Etat dans ce groupe paritaire étant par ailleurs indispensable pour que les Pouvoirs Publics soient responsabilisés sur la mise en place des moyens suffisants d'entretien des voies d'eau pour assurer une navigation normale et un acheminement contractuel des marchandises.

Enfin, ils prennent connaissance aujourd'hui des refus de courtier et donneurs d'ordre de régler les factures émises par les transporteurs pour le remboursement des droits de canaux, droits de ports et péages qui sont à la charge des clients comme l'a rappelé le Directeur des transports dans un courrier du 10 Novembre 2010. Ils ont pris connaissance d'une nouvelle démarche initiée par des courtiers qui imposent aux transporteurs l'intégration des droits de canaux dans le fret principal en violation des contrats types de 1996 qu'ils se sont engagés à respecter.

Ils notent enfin que ni la Direction des transports du Ministère ni VNF n'ont répondu à ce jour à la demande formulée notamment par un courrier de La Glissoire du 21 Décembre 2010 demandant que les courtiers soient invités à respecter les engagements pris et que VNF mette en place comme en Moselle Internationale les moyens de faire régler les taxes directement par le courtier ou le client.

Les représentants des bateliers artisans s'interrogent sur l'intérêt que peuvent présenter les travaux de la commission de refonte des contrats types si c'est pour finaliser demain un accord avec des partenaires qui aujourd'hui ne respectent pas les engagements qu'ils ont pris hier et continuent depuis la sortie de crise, et malgré le protocole signé par eux, d'utiliser pressions et menaces d'exclusion à l'encontre des transporteurs qui osent demander la simple application des accords antérieurs.

Ils s'interrogent également sur l'ambiguïté du comportement du Ministère et de VNF qui, au nom du libéralisme économique imposé par l'Europe et le traité de Maastricht, refusent de s'engager fermement à faire appliquer strictement les règles économiques liées notamment à la transparence et à l'interdiction de pratiques dominantes pourtant soulignées par la DGCCRF.

Les représentants de la CNBA et de La Glissoire ne poursuivront les travaux de la commission de refonte des contrats types que lorsque seront définis :

1. Les nouvelles règles de surestaries sur la base de la loi allemande de Novembre 1999
2. Le relevé contradictoire des échelles comme seul dispositif engageant la responsabilité du transporteur sur le poids.
3. L'engagement de la commission de reprendre l'article 151 du contrat type de 1996 précisant les éléments constitutifs du Fret Principal .
4. L'engagement du Ministère de mettre en place rapidement avec VNF un système permettant aux donneurs d'ordre de payer directement les péages, comme en Moselle
5. L'engagement du Ministère d'engager les démarches pour modifier l'article 1 du 20 Aout 1991 afin de confier à VNF le soin de faire payer les donneurs d'ordre conformément à l'esprit des textes, clarifiant ainsi la situation et libérant les bateliers de l'acquiescement d'une taxe en lieu et place d'autrui.
6. Et dans l'immédiat, l'engagement des donneurs d'ordre de respecter les engagements des contrats types de 1996 sur le remboursement des droits de canaux aux transporteurs émettant une facture.

A la suite de cette déclaration :

- **sur les points 1, 2 et 3 le Président de la Commission a convenu qu'ils seraient repris et à nouveau examinés.**
- **Pour les points 4 et 5 le représentant du Ministère présent a déclaré que les questions seraient étudiées. Mais il a commencé à expliquer qu'il fallait bien évaluer les incidences : bref une manifestation d'enthousiasme pas délirant du tout.**
- **Sur le point N° 6, aucun engagement de quiconque si ce n'est de rappeler qu'il appartient aux bateliers de faire appel à la justice pour faire valoir leur droit.**

Il serait peut être temps que la Batellerie s'occupe sérieusement de se donner les moyens juridiques suffisants pour se défendre face à l'appétit des donneurs d'ordre...et se mobilise pour exiger d'autres règles... affaire à suivre...et envoyez vos idées et propositions !!!