

Le Droit Maritime Français, N° 786, 1er décembre 2016

[Abordage pour faute commune ?](#)

OBSERVATIONS I. - INTERPRETATION DE LA NOTION DE « FAUTE » DANS LE CADRE DE NAVIRES AU MOUILLAGE

OBSERVATIONS II. - SUR LE NECESSAIRE LIEN DE CAUSALITE ENTRE LA FAUTE DU NAVIRE ET L'ABORDAGE

- Abordage pour faute commune ?

Abordage. Navires au mouillage. Mouillage dans une zone interdite. Faute commune (non). Faute du navire abordeur.

Mouillage sur un fond instable.

Le yacht qui, par suite du choix d'un mouillage sur fond boisé dont la tenue était insuffisante pour mouiller, a chassé sur ses ancres et est venu percuter le voilier qui n'a pas eu le temps de quitter son propre mouillage avant l'abordage.

ABORDAGE

Ingrid BOURBONNAIS-JAQUARD

Docteur en Droit

Avocat Favarel & Associés Marseille

[COUR DE CASSATION (Ch. com.) - 14 JUIN 2016 > Navires *Moonlight* et *Ligeia* N° 14-13743]

M. LE CAPITAINE DU MOONLIGHT c/ Sté ACE EUROPE GROUP Ltd

RAPPORT DE M. LE CONSEILLER JEAN LECAROZ (EXTRAITS)

« Le 29 août 2006 le voilier "Ligeia", loué avec option d'achat par M. C... et assuré auprès des sociétés ACE European Limited, AIG Europe, Allianz Global Corporate and Speciality, Hanse Marine Versicherung AG, Helvetia Versicherung AG et Kravag Versicherung AG (les assureurs), se trouvait au mouillage dans la rade de Villefranche sur Mer.

Dans l'après-midi le yacht à moteur "Moonlight" appartenant à la société Sonata Holding Limited (la société Sonata) est venu mouiller à quelques dizaines de mètres du voilier. Vers 22 h 00 alors que le vent forcissait le yacht «Moonligh» a chassé sur son mouillage et s'est rapproché du voilier puis l'a abordé à deux reprises, dont la seconde sur l'étau du génois.

Le 17 février 2009, les assureurs du voilier, ayant indemnisé, déduction faite de la franchise, M. C..., et ce dernier ont assigné en réparation des dommages résultant de l'abordage la société Sonata et le capitaine commandant du navire "Moonlight", qui ont invoqué une cause commune à cet événement de mer.

Par jugement du 21 octobre 2011, le tribunal de commerce de Nice a notamment condamné la société Sonata et le capitaine commandant le navire "Moonlight" à payer :

aux assureurs la somme de 55 574, 08 euros à titre principal,

à M. C... la somme de 2 500 euros au titre de sa franchise d'assurance.

Par arrêt du 14 novembre 2013, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a confirmé le jugement du 21 octobre 2011 sauf à réduire le montant de la condamnation à titre principal à la somme de 52 947, 38 euros.

C'est l'arrêt attaqué.

2 - Analyse succincte des moyens (omissis)

3 - Identification du ou des points de droit faisant difficulté à juger

Le pourvoi pose la question des conditions dans lesquelles un abordage résulte d'une faute commune des navires en cause.

4 - Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

L'abordage, qui peut se définir grossièrement (1) comme la collision involontaire entre deux navires, voit son régime fixé par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910.

Le droit interne français, qui résulte en la matière de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, a repris presque toutes les solutions de la Convention. Ce texte interne est aujourd'hui codifié dans le code des transports.

Le régime de l'abordage reprend notamment la distinction, qui existait déjà dans l'Ordonnance de la Marine de 1681, entre l'abordage causé par la faute d'un des navires, l'abordage fortuit ou douteux et l'abordage résultant d'une faute commune.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe entièrement à celui qui l'a commise.

Si l'abordage est fortuit (ou dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident), les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Si l'abordage résulte d'une faute commune (2), la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales (3).

- Article L. 5131-3 du code des transports (anciens articles 2 et de la loi de 1967) :

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où soit les navires, soit l'un d'eux, étaient au mouillage au moment de l'abordage.

- Article L. 5131-4, alinéa 1, du code des transports (ancien article 4, alinéas 1^{er}, de la loi de 1967) :

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Pour ce qui concerne le présent pourvoi, la mise en œuvre des règles de l'abordage ressemble à celle des règles du droit commun : les juges du fond ont considéré que le yacht "Moonlight" avait commis une faute et qu'en l'absence de faute du voilier "Ligeia", le yacht devait entière réparation au voilier.

Le demandeur au pourvoi soutient au contraire que l'abordage résulte d'une faute commune des navires et demande que la responsabilité de chacun soit établie proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises.

La 1^{ère} branche du moyen unique reproche ainsi à la cour d'appel d'avoir retenu que le la société Sonata et le capitaine du navire "Moonlight" ne pouvaient reprocher au voilier "Ligeia" d'avoir enfreint un arrêté préfectoral interdisant le mouillage dans la zone en cause alors qu'eux-mêmes avaient enfreint le même texte.

On conviendra qu'il paraît difficile dans l'examen des fautes respectives des navires de ne pas tenir compte de l'ensemble des circonstances dans lesquelles l'abordage s'est produit en faisant application du principe *Nemo auditur*. La Cour de cassation devra cependant dire si ces motifs ne sont pas surabondants et si l'arrêt de la cour d'appel n'est mieux justifié par d'autres motifs.

La 2^{ème} branche reproche à l'arrêt de retenir qu'aucun lien de causalité n'existait entre la zone interdite au mouillage et l'abordage. On comprend difficilement le mémoire ampliatif qui semble indiquer, dans l'énoncé de la branche, que dès lors qu'il y a interdiction il y a nécessairement lien de dépendance avec un abordage et, dans le corps du mémoire ampliatif, que l'abordage résulte de la présence au même endroit des deux navires.

Sur ce dernier point, l'abordage exige par définition que deux navires se trouvent à proximité l'un de l'autre, ce qui en soi ne peut constituer une faute commune.

Sur l'interdiction de mouillage à certains endroits, on notera qu'il existe des raisons à l'édiction de telles mesures qui ne résultent pas de considérations de sécurité pour les navires. L'interdiction peut tout aussi bien résulter de considérations environnementales. Par exemple, la présence de câbles, de canalisations ou d'épaves à caractère historique peuvent être à l'origine de telles interdictions sans que la sécurité des navires mouillant à proximité soit menacée. De plus, il est parfaitement envisageable que des considérations de sécurité ayant déterminé l'interdiction du mouillage peuvent n'entretenir aucun lien avec un abordage. On pourrait citer l'exemple d'un abordage entre deux navires dans une zone interdite au mouillage en raison de la présence de munitions non explosées...

La 3^{ème} branche invoque les fautes du navire abordé dont n'aurait pas tenu la cour d'appel. Il conviendra donc de dire si la cour d'appel n'a pas la recherche invoquée par le moyen.

(...) ».

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 14 novembre 2013), que le 29 août 2006, le yacht « Moonlight », appartenant à la société Sonata holding Ltd (la société Sonata), qui se trouvait au mouillage dans la rade de Villefranche-sur-Mer, a abordé à deux reprises le voilier « Ligeia » qui mouillait à proximité, lui occasionnant des dommages ; qu'après indemnisation par les sociétés ACE European Limited, AIG Europe, Allianz Global Corporate and Speciality, Hanse Marine Versicherung AG, Helvetia Versicherung AG et Kravag Logistic Versicherung AG, assureurs du voilier, ces assureurs subrogés ont assigné en paiement de dommages-intérêts la société Sonata et le capitaine du « Moonlight », lesquels ont soutenu que l'abordage résultait d'une faute commune des navires ;

Attendu que la société Sonata et le capitaine du navire « Moonlight » font grief à l'arrêt de les condamner à réparer entièrement les dommages résultant de l'abordage alors, selon le moyen : (...)

Mais attendu que l'arrêt retient que, bien que les deux navires se soient trouvés dans une zone interdite au mouillage, il n'existe aucun lien de causalité entre la violation de cette interdiction et l'abordage, dès lors que c'est le yacht qui, par suite du choix d'un mouillage sur fond boisé dont la tenue était insuffisante pour mouiller, a chassé sur ses ancres et est venu percuter le voilier, qui n'a pas eu le temps de quitter son propre mouillage avant l'abordage ; qu'il ajoute qu'il n'est pas établi que les feux de mouillage du voilier n'étaient pas allumés ; que par ces constatations et appréciations,

dont elle a déduit que l'abordage avait été causé par la seule faute du yacht, et non par une faute commune au sens de l'article L. 5131-4, alinéa 1^{er}, du code des transports, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ; que le moyen, inopérant en sa première branche qui critique un motif surabondant, n'est pas fondé pour le surplus ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne le capitaine commandant du navire « Moonlight » et la société Sonata Holding Ltd aux dépens ; ... ».

Prés. : Mme Mouillard ; Rapp. M. Lecaroz ; Av. : Me Le Prado (Navire Moonlight) ; SCP Richard (ACE Europe et a.).

OBSERVATIONS

Malgré l'importante réglementation visant à prévenir les abordages en mer (RIPAM (4) , règlements...) et en dépit des moyens techniques dont disposent les navires afin de prévenir de telles situations (radar, AIS, VHF (5)), il demeure que l'abordage maritime, institution ancestrale du droit maritime, est un accident de la navigation dont la survenance est fréquente.

Indépendamment de la responsabilité pénale de l'auteur d'un abordage fautif (6) , que ni la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, ni la loi de 1967 aujourd'hui codifiée dans le Code des transports ne traitent, l'abordage engendre essentiellement un problème de responsabilité civile.

Dans le droit de l'abordage, il n'existe pas de responsabilité de plein droit, mais une responsabilité fondée sur la faute prouvée. Deux principes caractérisent ces règles de fond :

- D'une part la responsabilité civile distingue trois catégories d'évènements : l'abordage fautif, l'abordage fortuit et l'abordage par faute commune.

- D'autre part ce régime de responsabilité, fondé sur la faute, nécessite la preuve de cette faute et que celle-ci soit à l'origine du dommage.

En l'espèce, le demandeur au pourvoi arguait que l'abordage était dû à une faute commune. Nous nous attacherons donc à l'étude de ce cas.

Le Code de commerce ne prévoyait pas l'hypothèse où les deux navires sont en faute, et c'est pourtant une hypothèse très fréquente. Le droit maritime ancien (7) prévoyait en cas de faute commune, la règle du partage des dommages entre les deux navires, règles que les juristes qualifiaient à l'époque d'« équité de rustre ».

Le texte juridique relatif à l'abordage par faute commune, l'article 4 de la Convention 1910, énonce : « *S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales* » (alinéa 1).

La loi du 5 juillet 1915 a reproduit le texte de la Convention, et par la suite la loi du 7 juillet 1967 a fait de même (article 4) et aujourd'hui l'article L 5131-4 du code des transports. Aujourd'hui il y a une suppression de la solidarité des coauteurs pour les dommages matériels.

En l'espèce, le demandeur au pourvoi, à savoir l'armateur du yacht, arguait du fait que le propriétaire du voilier avait commis une faute en mouillant tout comme lui dans une zone interdite ce qui avait contribué à l'abordage.

Il convient donc de procéder à une étude de la notion de « faute » élément central du régime de l'abordage dans la situation spécifique du mouillage en mer et en présence notamment d'une interdiction de celui-ci (I). En effet, le régime de l'abordage repose sur l'idée de faute, l'article 6 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 indiquant : « *qu'il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage* » et interdit

aux juges de condamner l'armateur d'un navire impliqué dans un abordage sans relever expressément une faute. L'article 3 de la loi du 7 juillet 1967 (art. L 5131-3 al 1^{er} du code des transports) est tout aussi clair en énonçant que : « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise* ».

Par ailleurs, il sera nécessaire de procéder à un examen du lien de causalité entre le ou les fautes commises par les deux navires en présence, afin de déterminer la responsabilité ou non de chacun.

I. - INTERPRETATION DE LA NOTION DE « FAUTE » DANS LE CADRE DE NAVIRES AU MOUILLAGE

Comme le souligne les Professeurs Veaux et Veaux-Fournerie, le problème du navire au mouillage correspond « *mutatis mutandis* » à celui d'un véhicule en stationnement en matière terrestre (8) mais avec une différence fondamentale qui tient au fait que le navire n'est jamais immobile du fait des mouvements de la mer.

Dans un arrêt du 24 mars 1964 (9) , la Cour d'appel de Rennes a défini le navire au mouillage, non par son immobilité, mais par le fait qu'il est soit amarré, soit à l'ancre, soit échoué, ce qui n'est pas le cas du bâtiment qui reste sur place ne laissant tourner que ses moteurs après avoir débrayé l'hélice.

Il a été admis qu'un navire au mouillage puisse être impliqué dans un abordage comme un navire en mouvement, si son mouillage est irrégulier. Le Tribunal de Grande Instance de Saint Nazaire (10) a énoncé que : « *La loi du 7 juillet 1967 s'applique aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure, sans distinguer selon que ceux-ci se trouvent amarrés à quai ou pas, cette distinction intéressant seulement les engins flottants qui leur sont assimilés* ».

L'article 2 de la loi du 7 juillet 1967 (article L 5131-3 al 2 du code des transports) dispose que « *si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage* ».

Ainsi, le navire au mouillage peut être déclaré responsable pour tout ou partie de l'abordage, s'il a rompu ses amarres, ou s'il est stationné dans un endroit dangereux pour la navigation (11) .

Généralement dans le cadre d'abordage de navires au mouillage, il faut savoir quel navire a mouillé après l'autre car, c'est celui-là qui est responsable de ne pas avoir laissé une distance suffisante par rapport à l'autre navire, sauf à rechercher si les amarres de l'un ou de l'autre des deux navires étaient suffisantes dans la mesure où l'abordage a été provoqué par la rupture de l'une d'elles. S'il est impossible d'en rapporter la preuve, alors il n'y aura aucune responsabilité, chacun supportant les dommages qu'il a subis (12) .

En l'espèce, il était clairement établi et reconnu par les parties que le yacht avait mouillé après le voilier, et qu'il était le navire abordeur.

Les magistrats de la Cour d'appel se sont attachés en premier lieu à rechercher la raison pour laquelle le mouillage du yacht avait été défaillant. Ils ont constaté que celui-ci était mouillé sur un fond bois, ce qui a engendré nécessairement une mauvaise accroche de l'ancre qui a donc chassé. Cette défaillance dans la procédure de mouillage constitue pour les magistrats une faute. Nous ne pouvons que partager cette analyse. En effet, il appartient à tout capitaine de navire de s'assurer que son mouillage n'est pas défaillant et pour cela il est nécessaire d'assurer une veille en ce sens.

Il est tout de même regrettable que les juges de la Cour d'appel ne se soient pas livrés à une étude plus poussée des conditions de l'abordage et des actions réalisées par chacun des navires ou, à tout le moins, ne se soient pas référés plus largement aux règles de navigation et notamment au RIPAM pour apprécier le comportement des capitaines ou de leurs préposés.

En effet, il est assez étonnant qu'un capitaine de yacht qui plus est un yacht de plus de 80 mètres qui dispose d'un

brevet de capitaine illimité (13) s'aventure dans une zone interdite au mouillage alors qu'il dispose de cartes marines à bord et est donc dans l'obligation de vérifier sur celles-ci les zones de mouillage. Par ailleurs, le capitaine est tenu au regard de l'article 5 du RIPAM : « *d'assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage* ».

En l'espèce, le capitaine aurait dû assurer une veille suffisante. Ainsi, lorsque l'ancre dérapait au fur et à mesure, le chef de quart aurait dû s'en apercevoir et procéder aux diligences nécessaires.

Par ailleurs, on ne peut que partager l'analyse des magistrats ayant considéré le fait que le voilier, premier navire à avoir mouillé dans cette zone interdite, n'avait pas d'impact sur cet abordage. Mais on regrette toutefois que les magistrats n'aient pas davantage développé leur réflexion sur ce point, argument principal de l'armateur du yacht. Nous pouvons supposer que l'une des justifications à cette position eut été que si aucune interdiction n'avait existé, le yacht aurait tout de même chassé, son mouillage étant de toute façon défaillant. Par ailleurs, cet arrêté avait pour but la préservation de l'environnement et la sauvegarde d'une épave historique, et non des considérations de sécurité des navires.

II. - SUR LE NECESSAIRE LIEN DE CAUSALITE ENTRE LA FAUTE DU NAVIRE ET L'ABORDAGE

La nécessité d'identifier le lien de causalité avant d'imputer les conséquences d'un fait à son auteur est une exigence de bon sens et un souci de justice sociale. Tout serait simple si l'enchaînement causal entre le fait générateur et le dommage était immédiat ou si à un dommage ne correspondait qu'un seul fait causal. Mais la diversité et la complexité des cas obligent souvent les juges à un exercice particulièrement difficile lorsqu'il s'agit d'identifier le lien de causalité.

Il est donc nécessaire d'établir un lien de causalité entre la faute et le dommage. La faute doit être la cause du dommage. Ainsi, pour que la faute d'un navire engage la responsabilité de son propriétaire, elle doit avoir produit le dommage dont la réparation est demandée (14) .

En l'espèce, les magistrats de la Cour de cassation ont considéré que le mouillage défaillant du yacht était la cause exclusive du dommage, ce qui n'était pas contestée par le propriétaire de celui-ci mais il arguait dans son pourvoi qu'il était nécessaire de considérer également la faute du voilier consistant en un mouillage dans une zone interdite. En effet, le propriétaire du yacht énonçait que le voilier avait commis une faute en mouillant dans cette zone alors que celle-ci était interdite. En effet, la zone de Villefranche fait partie de la zone Natura 2000 qui est interdite au mouillage et à la plongée sous-marine, cette zone permettant également de protéger une épave historique.

Pour les magistrats, il n'existe aucun lien de causalité entre la violation de cette interdiction et l'abordage, dès lors que c'est le yacht qui, par suite d'un mouillage sur fond boisé dont la tenue était insuffisante pour mouiller a chassé sur ses ancres et est venu percuter le voilier.

Toutefois, il convient de relever que la Cour d'appel dans son arrêt avait considéré que le propriétaire du yacht et son capitaine n'étaient pas fondés à reprocher à ce voilier d'avoir enfreint cet arrêté alors qu'eux-mêmes l'avaient également fait.

On ne peut que partager cette position dans la mesure où un capitaine de yacht est un professionnel assisté de membres d'équipage qui sont en mesure et de surcroît dans l'obligation de naviguer au vu de leurs cartes marines et de respecter les zones interdites. Par ailleurs, en termes de navigation les yachts sont moins soumis aux aléas de la météo que les voiliers, ce qui ne pourrait donc pas justifier de s'abriter.

Enfin, le demandeur au pourvoi soutient que : « *le voilier n'a entrepris aucune manœuvre qui aurait pu lui permettre d'empêcher l'accident et qu'il s'est contenté d'observer la scène sans mettre en route les moteurs afin de*

s'éloigner de la zone () ». Il aurait été intéressant de connaître la position de la Cour sur ce point, et notamment sur l'obligation de manœuvrer afin d'éviter un abordage telle que prévue dans le RIPAM (Règle 8 du RIPAM).

A notre sens, cette obligation qui malheureusement n'a pas été énoncée comme telle dans le moyen aurait trouvé difficulté à s'appliquer en l'espèce. En effet, les navires ne faisaient pas route, et ne se situaient pas en route de collision, mais étaient au mouillage, ce qui est somme toute assez différent. Le voilier ne pouvait pas nécessairement prendre des mesures adaptées dans la mesure où d'une part, il n'avait reçu aucun contact VHF de la part du capitaine du yacht lui faisant part de la situation, et d'autre part, relever son ancre, procéder aux manœuvres nécessaires pour quitter son mouillage auraient pris beaucoup de temps. Et fatalement, l'abordage n'aurait pu être évité.

Il est donc regrettable que la Cour d'appel ne se soit pas davantage prononcée sur les prétendues fautes du navire abordé invoquée par le navire abordeur, et n'ait pas davantage motivée sa décision au regard du Règlement pour prévenir les abordages en mer.

La faute dans le cadre de l'abordage doit être interprétée par les juridictions de manière plus précise au regard de l'ensemble des circonstances et des dispositions du RIPAM qui constitue le document de référence des situations d'abordage.

- (1) La notion d'abordage est bien plus large et peut recouvrir une grande variété de situations, comme par exemple celle où un dommage a été subi par un navire sans qu'aucun contact physique entre les navires soit survenu, ou encore celle où un navire (maritime) aborde un bateau (fluvial). L'article 1^{er} de la loi de 1967 assimile même au navire, "tout engin flottant non amarré à poste fixe" pour l'application du régime de l'abordage.
- (2) MM. Bonassies et Scapel en donne un exemple dans leur *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^{ème} édition, 2010, n° 393 : « C'est une telle situation qui se présente quand, par exemple, un navire n'a pas respecté la priorité à tribord, l'autre navire allant trop vite par temps de brume. »
- (3) Règle que les anciens juristes qualifiaient de *judicium rusticorum* (MM. Bonassies et Scapel, *Op. Cit* n° 393).
- (4) Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.
- (5) AIS : Automatic Identification System (système d'identification automatique) VHF : Very High Frequency.
- (6) Article 81 Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.
- (7) Ordonnance de Colbert de 1681.
- (8) Problèmes juridiques de l'abordage et notion d'abordage, Jurisclasseur Transport Fasc 1232.
- (9) Rennes, 24 mars 1964, *DMF* 1965.538
- (10) TGI Saint Nazaire, 13 mai 1985, *DMF* 1987.106.
- (11) T.com, Marseille, 15 février 1955, *DMF* 1956.101.
- (12) Bordeaux, 6^e ch, 24 juillet 1986, *Juris-Data* n° 043112.
- (13) C'est-à-dire qu'il a un diplôme d'officier de la marine marchande.
- (14) Cass. com, 30 mars 1966, 589 ; *Revue Scapel*, 1966, p 44.