

Observations sur le jugement du Tribunal de commerce de Cannes en date du 28 novembre 2014

N° de rôle 2014F00071

*« En dépit de ce que plaident les défendeurs, la règle 2 a) du RIPAM précitée et qui concerne la responsabilité prise dans son ensemble édicte clairement qu'aucune des dispositions du RIPAM ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire. »*

*Il y a lieu de considérer qu'en prenant en remorque son annexe à l'aide d'un câble de 100 à 200m de longueur, en un lieu très proche des côtes et très fréquenté, Lady Joy n'a pas respecté la consigne générale de prudence du paragraphe a de la règle 2 du RIPAM et a, de ce fait engagé sa responsabilité dans la collision ayant entraîné le naufrage d'Isarole III. »*

### **Abordage en baie de Cannes : Application de la règle 2)a du RIPAM**

Par un jugement en date du 28 novembre 2014, le Tribunal de commerce de Cannes déclare un *Motor-yacht* responsable d'un abordage à hauteur de 80% en caractérisant une faute au sens de la règle 2 a) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM). Ce jugement, dénué de portée générale, n'en revêt pas moins un grand intérêt pratique.

Un abordage se produisait le 15 juin 2011 entre une vedette de plaisance et un *Motor-Yacht* armé au commerce d'une longueur de 157' battant pavillon des Iles Marshall tractant son annexe de 12 mètres à l'aide d'un filin d'environ 120 mètres, immergé et manifestement non signalisé.

A l'instar des faits ayant donné lieu à l'arrêt du *Triton II* (*Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 4 octobre 2012, navire Triton II, N° 11-20400, DMF 2013 n°746, observations Pierre BONASSIES*), l'abordage survenait à proximité des Iles de Lérins dans la baie de Cannes.

Au moment de son passage sur le filin, le navire « *Isarole III* » voyait ses œuvres vives retenues par ledit filin alors que sa coque se retournait sous l'effet de la tension du filin, projetant 3 des équipiers du navire à la mer.

L'abordage causait d'importants dommages au navire « *Isarole III* ». Le propriétaire du navire, les équipiers présents à son bord et son assureur assignaient le propriétaire du navire « *Lady Joy* » et son capitaine. L'assureur du navire intervenait volontairement à l'instance.

L'intérêt pratique de ce jugement réside dans le fondement juridique utilisé par le Tribunal de commerce de Cannes pour retenir la responsabilité du navire « *Lady Joy* ».

La faute du « *Lady Joy* » est appréciée au regard des précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Le régime juridique de l'abordage est fondé sur la preuve d'une faute du navire. L'appréciation de la faute se fait par référence au RIPAM. Ces règles édictent des obligations générales de sécurité à la charge des marins.

En l'espèce, le M/Y « *Lady Joy* » était susceptible d'avoir commis plusieurs fautes au regard des dispositions du (RIPAM). Les demandeurs invoquaient la violation de la règle de priorité tribord (Règle n°15) ou encore un défaut de veille visuelle et auditive (Règle n°5). La démonstration des fautes alléguées se heurtait à des difficultés dans l'administration de la preuve. Le GPS du navire « *Isarole III* » ayant été détruit dans l'abordage, il était dès lors impossible d'avoir une certitude sur la route suivie par le navire abordé.

Dans ces conditions, le Tribunal détermine la faute du M/Y « *Lady Joy* » par référence à la règle 2 a) du RIPAM. Cette règle qu'il nous paraît impossible de ne pas reproduire *in extenso* dispose :

#### *Règle 2 – Responsabilité*

- a) « *Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.* »

Cette règle rédigée en des termes très généraux édicte une obligation générale de prudence à la charge des marins par référence au standard de l'expérience ordinaire du marin et des circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

En décidant de prendre en remorque son annexe dans une baie hautement fréquentée, le Tribunal juge « *que le Lady Joy n'a pas respecté la consigne générale de prudence du*

*paragraphe a de la règle 2 du RIPAM et a, de ce fait engagé sa responsabilité dans la collision ayant entraîné le naufrage d'Isarole III. »*

C'est en considération des circonstances de l'abordage caractérisées par la prise en remorque d'un navire de 12 mètres avec un filin partiellement immergé de 120 mètres dans une baie qui enregistre plus de 1000 mouvements de navires par jour que la faute est qualifiée.

Le Tribunal a considéré que cette manœuvre était de nature à créer une confusion de ladite remorque avec une unité naviguant en autonomie, ce qui *de facto*, constituait une faute par imprudence contraire à la règle 2 a du RIPAM. En tout état de cause, la manœuvre entreprise par le « *Lady Joy* » était dangereuse ou à tout le moins inadaptée à la situation dans laquelle se trouvait le navire.

Le Tribunal de commerce de Cannes rappelle ainsi que chaque manœuvre doit être adaptée à chaque situation, en tenant notamment compte du vent, de l'état de la mer, de la météo ou encore du trafic maritime environnant.

L'appréciation de la faute par référence à l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire laisse aux juges du fond un large pouvoir d'appréciation.

Dans un régime de responsabilité pour faute sans présomption de responsabilité tel que défini par l'article 6 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage en date du 23 septembre 1910, la règle 2 a) du RIPAM permet au juge de qualifier une faute par référence à une consigne générale de prudence.

Extraits du jugement du Tribunal de commerce de Cannes

« Faits, procédures et prétention des parties

*Parti le 15 juin 2011 du Port de Mandelieu La Napoule aux commandes d'ISSAROLE III à bord duquel avaient pris place son épouse Madame Eliane JOLY et Mesdames Claudy DUMILIEU et Annie MARTIN, Monsieur Alain JOLY, pour éviter une collision tentait de passer entre le yacht Lady Joy, lui-même parti du port de Cannes, et son annexe alors en remorque qui naviguaient sur son babord selon une trajectoire convergente.*

*Ce faisant, Isarole III s'entravait dans le filin de remorque, était percuté par l'annexe et chavirait, ses passagers tombant à la mer.*

*Un témoin, le capitaine de la vedette SIRENUSE, se portait alors à leur secours, repêchant deux femmes naufragées et un chien qu'il confiait ensuite aux soins des sapeurs-pompiers arrivés sur place.*

*(...)*

*SUR CE, attendu que :*

*(...)*

*Sur les responsabilités :*

*L'article L.5113-3 du Code des transports dispose 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 et 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 ou soit les navires, soit l'un d'eux, étaient au mouillage au moment de l'abordage.*

*C'est au vu des dispositions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) qu'il convient de départager les responsabilités de l'Abordage.*

*L'article 13 RIPAM est ainsi rédigé :*

*« a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.*

*b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de coté.*

*c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.*

*d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des*

*présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair. »*

*L'article 15 dudit règlement édicte que « Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. »*

*Et son article 16, « Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement. »*

*Pour ce faire, il apparaît nécessaire de reconstituer le déroulement des faits au travers des témoignages et dépositions.*

*Tout d'abord, les allégations et témoignages des parties ne pouvant évidemment avoir force probante quant à leur propre défense si elles ne sont recoupées par aucun témoignage d'un tiers, rien au dossier ne vient confirmer ou infirmer le signalement par Lady Joy, au moyen du losange noir réglementaire, de ce qu'il avait un navire en remorque, même si de sérieux doutes découlent de ce que le seul témoin, lui-même marin professionnel, n'ait pas vu de signalement.*

*Il n'est pas contesté que le navire naufragé naviguait par le tribord du yacht Lady Joy.*

*Le capitaine dudit yacht déclarait dans sa note de protestation que, étant à la barre, par la porte ouverte du passe tribord de la passerelle, il avait vu arriver le navire des demandeurs des 22,5° sur son tribord.*

*Cette précision dans l'orientation, outre qu'elle est pour le moins invraisemblable dès lors qu'il n'est démontré, ni même rapporté ou prétendu, que cette mesure serait le résultat de la lecture d'un instrument de navigation, est incompatible avec les déclarations de l'équipage qui aurait vu ISAROLE III arriver par l'arrière.*

*Si tel avait été le cas, pour que le capitaine ait eu celui-ci en visuel il lui aurait fallu avoir vue vers l'arrière de son navire, ce qui, au vu des plans produits apparaît impossible et aurait nécessité l'abandon de sa surveillance vers son avant et, alors-même qu'il naviguait à environ 10 nœuds, constituerait une faute dont il serait mal venu de se prévaloir.*

*En effet, il apparaît que le lieu était très fréquenté, ce qui, en juin, est l'ordinaire du golfe de la Napoule et en particulier de la rade de Cannes,*

*Deux situations étaient possibles concernant le pilotage de Lady Joy : ou bien le capitaine, alors à la barre, utilisait tous les instruments de bord pour sa navigation ou bien qu'il n'en faisait pas usage.*

*Dans le premier cas, pour avoir Isarole III en visuel d'approche il devait nécessairement suspendre la surveillance de ses instruments de bord, ce qui est contraire aux règles de prudence élémentaire édictées par le RIPAM en ce que ce relâchement ne lui aurait pas permis de constater que le relèvement au compas d'Isarole III qui, s'approchait, ne changeait pas de manière appréciable et, ce quel que soit son angle d'approche. Ce faisant, il contrevenait à la règle 7 du RIPAM.*

*Dans le second cas, il commettait une infraction aux règles 5 et 7 b du RIPAM. La première faisant obligation à tout navire d'assurer en permanence en utilisant tous 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. L'autre précisant que s'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant au plotting ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.*

*De même, est inopérant, et n'est aucunement de nature à exonérer son capitaine, d'invoquer le fait que Lady Joy aurait été peu manouvrant du fait du remorquage de son annexe, la règle 6 du RIPAM édictant comme règle générale que tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes. Si, comme il est plaidé sa vitesse ne lui permettait pas de stopper immédiatement sans danger de collision avec son annexe courant sur son erre, il avait l'obligation de réduire sa vitesse sauf à faire naviguer ladite annexe en toute autonomie comme il déclare qu'elle l'avait fait en quittant le port.*

*De même encore, en prenant en remorque, apparemment trop tôt, son annexe à l'aide d'une aussière ou bien trop courte par rapport à sa vitesse ou bien suffisamment longue pour que les autres navires, ne puissent pas, dès le premier regard en raison de la densité du trafic, distinguer qu'il s'agissait d'un convoi, Lady Joy n'a manifestement pas pris toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire et imposée au a de la règle 2, de portée générale, du RIPAM.*

*La facture du 30 novembre 2010 de NATIONAL MARINE SUPPLIERS pièce n°24 des défendeurs, dont ils n'ont versé au débats que la traduction libre différemment de ce qui leur avait été requis, a trait à deux articles, le premier hardess line back nylon double braid 1-1/2' x 70 ft, le second town line – 12 strand plasma 7/8' x 240 ft. Les défendeurs traduisent ces articles respectivement par les termes liasses de remorquage nylon double tressage 1-1/2' x 70 pieds et remorque brin en plasma 7/8' x 240 pieds.*

*Les déclarations du capitaine, qui indique une couleur vive, et les photographies présentes au rapport d'expertise montrent que la remorque endommagé lors du naufrage n'est pas de couleur noire mais orange, ce qui exclut naturellement le premier article facturé. Si la facture concerne réellement le matériel endommagé dans le naufrage, cette constatation emporte que l'aussière utilisée avait 240 pieds de long, soit un peu plus de 73m et non 70 pieds tel que souligné par les défendeurs.*

*Cependant, cette longueur ne concorde ni avec les premières déclarations faites par le capitaine à la Gendarmerie maritime et qui mentionne une longueur de 100m, ni avec la note de protestation dont il est l'auteur et qui en est encore plus éloignée en ce qu'elle indique 120m, ce qui conduit naturellement à considérer non probante la facture produite et à ne pas accueillir les allégations des défendeurs à ce sujet.*

*Par ailleurs, les défendeurs sont malvenus à plaider à la fois que la responsabilité en matière d'abordage est une responsabilité pour faute prouvée et imputer au capitaine du navire adverse*

*cette responsabilité en ne se fondant que sur des suppositions, notamment concernant son cap lors de la collision.*

*En dépit de ce que plaident les défendeurs, la règle 2 a du RIPAM précitée et qui concerne la responsabilité prise dans son ensemble édicte clairement qu'aucune des dispositions du RIPAM ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.*

*Il y a lieu de considérer qu'en prenant en remorque son annexe à l'aide d'un câble de 100 à 200m de longueur, en un lieu très proche des côtes et très fréquenté, Lady Joy n'a pas respecté la consigne générale de prudence du paragraphe a de la règle 2 du RIPAM et a, de ce fait engagé sa responsabilité dans la collision ayant entraîné le naufrage d'Isarole III.*

*En effet, dès lors qu'il invoque que le remorquage permettait difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route, il devait montrer, à l'endroit le plus visible, non seulement le bicône qu'il allègue avoir abordé, mais aussi deux boules encadrant le bicône au dessus et en-dessous, comme le prescrit le ii du b de la règle 27 du RIPAM, ce qu'il n'indique pas avoir fait.*

*De ce fait, Isarole III, qui se croyait, à tort ou à raison, prioritaire ne pouvait pas savoir que le navire dont il allait croiser sa route allait se considérer dans l'impossibilité de manœuvrer.*

*De plus, le fait que, dans une rade fréquentée, le navire remorqué naviguait à une centaine de mètres derrière son remorqueur est manifestement de nature à permettre la confusion de ladite remorque avec une unité naviguant en autonomie, ce en quoi il constitue une faute par imprudence contraire à la règle 2 a comme il a été dit plus haut. D'ailleurs, tenter d'éviter la collision en coupant consciemment un câble de remorquage apparaît impossible à imaginer, surtout de la part d'un navire qui possède une capacité de vitesse très supérieure à celui qu'il va croiser alors que cette capacité lui permet aisément de passer par son travers avant ou bien de l'éviter avec d'autant plus de facilités que les routes de deux navires tendent, dans l'hypothèse d'une situation de rattrapage à devenir parallèles. C'est d'autant plus vrai d'un virage sur bâbord visant à couper la route dont on suivrait, à une vitesse très supérieure, une route quasiment parallèle.*

*Outre que c'était dans sa direction naturelle dès lors qu'il avait en visuel le but de son trajet la manœuvre d'Isarole III, à l'évidence désespérée faute de quoi, elle serait suicidaire contre toute raison, suffit à démontrer qu'il suivait une route quasi perpendiculaire à celle de Lady Joy, dont le capitaine affirme que l'angle d'approche d'Isarole III était de 22,5° sur l'arrière de son travers, avait nécessairement l'obligation de le laisser passer ou bien, à la condition, non démontrée, que ledit angle fût légèrement supérieur à ces 22,5°, avoir à tout le moins un sérieux doute et se comporter comme si les routes se croisaient et, se conformant à la règle 13b du RIPAM, se considérer lui-même comme rattrapant.*

*De plus, dans sa déclaration à la Gendarmerie Maritime ainsi que dans sa note de protestation, le capitaine indique avoir non seulement stoppé au dernier moment, c'est à dire tardivement, mais avoir même fait marche arrière, ce qui a eu nécessairement pour effet de donner à croire*

*que l'annexe remorquée était autonome en ce que, dès cet instant, courant sur son erre elle restait en mouvement contrairement au remorqueur stoppé.*

*Cependant, même s'il y a lieu de conclure que les fautes ayant induit à la collision sont principalement à charge de Lady Joy, Isarolle III n'est pas exempt de toute faute.*

*En effet, bien que la vitesse au lieu de la collision ne soit pas limitée elle était manifestement excessive en ce que la fréquentation en la période considérée et à cet endroit commandait d'observer une vitesse plus modérée que celle de plus de 20 nœuds à laquelle, selon ses propres déclarations, il naviguait et qui a accentué la violence du choc avec la remorque et l'annexe alors même que, toujours selon ces déclarations, il courait sur son erre au moment du choc.*

*De même, vu la différence de vitesse entre les deux navires et le fait que ces derniers étaient en vue l'un de l'autre depuis suffisamment longtemps au regard de la qualité de la visibilité qui régnait alors, il apparaît que la meilleure manœuvre pour aider à éviter l'abordage, prescrite par le b de la règle 17 du RIPAM, aurait été de croiser par l'avant la route de Lady Joy et non, comme cela a été fait, par son arrière, ce qui n'a été possible qu'en virant à bâbord, en infraction au c de ladite règle qui édicte que pour éviter l'abordage par sa seule manœuvre, le navire qui a priorité ne doit pas si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.*

*Si toutefois la manoeuvre règlementaire n'a pas pu être effectuée dans les circonstances de l'abordage, force est de se rendre à l'évidence qu'elle aurait pu l'être si une vitesse plus prudente avait été respectée par Isarole III.*

*En conséquence de ce qui précède, la raison commande de retenir 80% de tort à Lady Joy par les fautes duquel l'accident a été rendu possible et 20% à Isarole III dont l'imprudence en a aggravé les conséquences.*

**Jérôme MOULET**

**Nicolas MARTY**