

Centre de Droit Maritime et des Transports



## L'abordage en Droit Maritime

Par : Andriamialy Nella

L'université n'entend donner aucune approbation ou improbation à l'opinion contenue dans ce mémoire. Les opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

## Remerciements

Je tiens à remercier Mr Christian Scapel mon directeur de Mémoire pour sa disponibilité et sa patience.

Toutes mes pensées de remerciement à mon Amie Audrey Mahafaly qui nous a quittés en avril. « Merci pour ton attention ma grande ».

J'aimerai remercier tout le monde et mes enfants qui m'ont soutenus dans cette épreuve.

## Sommaire

### Partie I : Les moyens de préventions et les bureaux d'enquêtes

Chapitre I : Les moyens de préventions .....	14
Section I : Les moyens législatifs .....	14
Section II : Les initiatives privées .....	31
Chapitre II: Les bureaux d'enquêtes .....	34
Section I : Le BEA mer .....	34
Section II : Les autres bureaux .....	38

### Partie II : Les règlements de conflits en matière d'abordage

Chapitre I : La recherche de la responsabilité .....	41
Section I : La juridiction compétente .....	41
Section II : Les règles en matière de responsabilité .....	45
Sous-section I. Les règles prévues en matière de responsabilité civile .....	46
Sous- section II. Les règles prévues en matière de responsabilités pénale et disciplinaire. ....	48
Chapitre II : La réparation du dommage .....	50
Section I : Les créances soumises aux limitations de responsabilité .....	50
Section II : La mise en œuvre de la limitation de responsabilité .....	53
Section III : La déchéance de la limitation de responsabilité .....	53
Table des matières .....	57

## Abrévia

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

SNLE: sous-marins nucléaires lanceurs d'engin

OMI : Organisme maritime international

RIPAM : le Règlement International pour Prévenir les Abordages en

ISM Code: International Safety Management Code

# Introduction

«Mer nourricière et lieu de tous les dangers et tu es indomptable et si fragile face à l'action de l'Homme. »

## Section I- Les risques de la mer

La mer est un élément qui nous attire par ces ressources et permet aussi le développement des échanges au niveau commercial et des personnes entre les continents.

C'est grâce à l'eau que les Égyptiens ont pu construire leur pyramide qui reste encore aujourd'hui une des sept merveilles du monde.

L'eau fait naître en nous un sentiment de peur. Cette crainte apparaît du fait que l'homme n'est pas comme un poisson dans l'eau. La mer sait se montrer violente. Même avec les nouvelles technologies, la mer reste un milieu hostile à l'homme. Le droit maritime c'est construit en tenant compte de ce risque de la mer qui en fait son particularisme.

Ces risques viennent à la fois des éléments naturels qui se déchaînent.

Les aléas du temps est un des premiers risques que les marins ont dû affronter. Il est vrai que depuis le lancement des satellites météorologiques, il est possible de prévoir le temps. Mais cette prévision n'est pas une science exacte. Ce n'est qu'une probabilité parmi tant d'autre. Il arrive que le temps change sans crier garde.

### §I- Le vent et la mer

Il est vrai que le danger de nos jours avec les nombreuses découvertes en matière maritimes est moindre par rapport à l'activité maritime avant le XIX<sup>e</sup> siècle. L'évolution du droit maritime c'est faite avec les accidents des navires comme nous le rappelle le Professeur Bonassies dans le Traité de droit maritime. Ces accidents sont dus à la violence des eaux et des vents sur les navires.

Pour mesurer le vent, l'instrument de mesure est l'anémomètre qui donne la vitesse en Km/h. Parfois sur les navires, cet appareil n'est pas présent. Une façon de mesurer le vent fut créé, l'échelle de Beaufort qui comporte 13 degrés de 0 à 12. L'échelle de Beaufort donne la vitesse moyenne du vent selon l'état de la mer et les effets à Terre. Par mesure de sécurité à partir de force 7, les conditions météorologiques sont jugées sérieuses en particulier pour les embarcations côtières. C'est pourquoi le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) émet un Bulletin météorologique spécial sur la VHF pour alerter les marins. La force 7 est décrite par l'échelle de Beaufort comme un Grand frais avec 27 à 33 noeuds ou 50 à 61 Km/h et l'état de la mer est des traînées d'écumes avec des lames déferlantes, au niveau des effets à terre, les arbres s'agitent.<sup>1</sup>

Toujours en prenant l'échelle de Beaufort, la tempête se trouve au degré 9 et l'ouragan celui de 12. Un vent violent et la mer démontée peu diminuer la visibilité et augmenter les risques d'accident comme l'abordage.

Ce phénomène peut être illustré par l'affaire du Gardno le 11 octobre 2004 où ce navire a heurté le Viaduc de la Môle à La Pallice lors de son entré dans le port. Cet événement fut causé par un vent

---

<sup>1</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89chelle\\_de\\_Beaufort](http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89chelle_de_Beaufort)

de force 8 sur l'échelle de Beaufort et une forte houle. Le temps était si mauvais que les remorques qui ont assisté le navire au départ n'ont pas suffit. Il a fallu faire appel à une troisième remorque pour arriver à faire entrer le navire.<sup>2</sup>

Ces deux éléments sont parfois accompagnés par la pluie.

## §II- La pluie

En météorologie, le terme de précipitation désigne des cristaux de glace ou des gouttelettes d'eau qui, ayant été soumis à des processus de condensation et d'agrégation à l'intérieur des nuages, sont devenues trop lourdes pour demeurer en suspension dans l'atmosphère et tombant au sol ou dans la mer. Pour mesurer la quantité de pluie tombée l'instrument utilisé est le pluviomètre. Des variations de température selon le lieu où la condensation sera importante occasionnent une précipitation de neige, de grêle etc....

La pluie à elle toute seule diminue la visibilité. Les manifestations de pluie peuvent être très violent telle que les pluies torrentielles sous orage. Sur terre ce phénomène météorologique entraîne des inondations. Lors de ces événements météorologiques, la visibilité est de quelques mètres.

Selon la densité des gouttes de pluie, la visibilité est de plus en plus réduite. Cela accentue les dangers de la navigation.

Le temps est un risque majeur de la navigation surtout pour les navires près des côtes ou pleines mers.

La crainte de collision est présente en permanence.

Le temps n'est pas le seul risque. Le danger de collision vient des fois des choses se trouvant dans la mer.

## II- Les autres dangers du monde maritime

Les dangers peuvent aussi venir des choses qui flotte (iceberg, conteneurs, épaves, cétacés) ou qui sous l'eau comme les sous-marins.

### §I- Les icebergs

Cependant ce n'est pas le seul facteur naturel qui peut causer un abordage.

C'est un accident fréquent lorsque les navires se rapprochent des pôles. Plusieurs concurrents des courses de voiles se trouvent à abandonner à cause des icebergs. Depuis le réchauffement climatique, je crois que c'est un cas qui risque d'être de plus en plus fréquent plus loin des pôles avec la fonte et le détachement des blocs des glaciers. On retrouve parmi ces tragiques l'évènement la disparition du Titanic en 1912 faisant de nombreux morts. À la suite de cette tragédie, certains navires qui fréquentent les eaux pleines de glace, ont l'avant renforcé pour briser la glace, comme les navires russes.

### §II- Les cétacés

L'abordage avec les animaux marins n'est pas un fait rarissime.

---

<sup>2</sup>cf. Rapport de stage 2008-2009 CDMT Andriamialy Nella page 9

Le cas le plus fréquent c'est la collision avec les cétacés.

1-L'histoire des gens de mer. De tout temps les hommes avaient peur des cétacés qu'ils chassaient au péril de leur vie, puisque les petites embarcations que les cétacés abordaient, se trouvaient renversé au mieux ou détruit au pire. Les hommes avaient plus à craindre que les cétacés. Au cours des siècles les navires ont évolué et ont fait place à des bâtiments plus imposants. Face à ces inventions les risques ne sont pas écarter lors des collisions avec les cétacés. Néanmoins les dommages restent toujours importants et les cétacés avaient plus de risque de mourir après le choc.

## 2-La disparition des cétacés

Faisant partie des cétacés, la baleine est le plus gros des animaux vivants. Elle peut faire trente mètre de long et peser le poids équivalent de dix ou douze éléphants allant jusqu'à plus de 100 tonnes. En 1973 les Nations Unies élaboraient un texte afin de protéger les baleines victimes de la chasse intensive. Cependant deux Etats, le Japon et l'URSS de l'époque n'ont pas ratifié l'accord à Stockholm sur la protection des baleines et de cessez la chasse.

Avec la modernisation de coque des navires et la chasse intensive des cétacés, ils se font plus rare et leur nombre baisse énormément que les comités scientifiques décidaient de les classés dans les animaux en voie d'extinction.

## 3-Les conséquences des collisions

Un des concurrents de Vendée Globe, Roland Jourdain a été retardé à la suite de son abordage avec un cétacé en février.

Il y a quelque siècle la hantise des marins est de rencontrer des baleines ou des cachalots. Aujourd'hui alors que les cétacés sont en voie d'extinction, la principale crainte des marins est la rencontre avec un conteneur perdu en mer.

## §III- Les conteneurs

Actuellement, 80% des échanges mondiaux sont effectués par mer. La majorité est transportée par des portes conteneurs de plus en plus grands avec des milliers de conteneurs EVP (équivalent vingt pied qui correspond à un conteneur standard). Cette attraction s'explique par le coût très bas de transport. Un écran plat revient avec ce moyen de transport à un euros le voyage. Après de violent phénomène météorologique, il arrive que des conteneurs se détachent de leur emplacement et tombe à la mer. Selon des experts de transport maritime près de 10 000 conteneurs tombent à la mer chaque année. C'est seulement quand ces derniers contiennent des produits dangereux que l'opinion publique est prévenue. Dans certain de ces conteneurs on y trouve des produits explosives dont des personnes peuvent maniller s'ils ouvrent les conteneurs échoués sur les côtes. Les conteneurs qui tombent dans la mer restent en surface pendant 3 mois selon ce qu'ils contiennent. Une fois dans les eaux, ils ne sont pas repérables par les navires qui peuvent les heurter.

Proche des routes maritimes les plus fréquentés, environ 2500 conteneurs se promènent en même temps.

Les conteneurs ne sont pas les seuls empreints de l'homme dans les collisions des navires. Qu'en est-il des épaves ?

#### §IV- Les épaves

Les épaves sont dans la majeure partie du temps dans les eaux profondes et n'empêchent pas la navigation. Il sert alors de lieu de plonger au bonheur des poissons qui ont fait leurs demeures.

Des accidents sont aussi courants lorsque l'épave est à peine immergée. S'il n'est pas indiqué sur les cartes marines, elle est source de beaucoup d'abordage.

Récemment dans les rails de la Manche, l'épave d'une porte voitures qui était victime d'un abordage est de nouvelles entrées en collision avec un navire en route.

Comme engin navigant sous l'eau, la collision des sous-marins est plus rare.

#### §V- Les sous-marins

On se souviendra de l'affaire du sous-marin français le Triomphant en début de février 2009. Le Triomphant fait parti des trois sous-marins nucléaires lanceurs d'engin (SNLE) de nouvelles générations que possède la France. Il a été mis en service en 1997.

En tout, il en existe 4.

Le ministère de la Défense français dès l'état de l'incident a communiqué que la collision s'est éventuellement produite avec un conteneur. Cependant aucune avarie importante n'a été constatée car le submersible a pu regagner les côtes françaises sans intervention. Il n'y a pas eu de victime au niveau de l'équipage.

Il a fallu que les journaux britanniques en parlent pour être mise au courant que la collision, qui s'est produite n'était pas avec un conteneur mais avec autre sous-marin britannique, le HMS Vanguard.<sup>3</sup>

Les journaux télévisés ont relaté l'abordage de deux sous-marins nucléaire dans l'Atlantique. Ils sont tellement indétectables qu'ils se sont heurtés. Un sous-marin nucléaire lanceur d'engin (SNLE) en plongée n'a qu'un seul moyen de détection c'est le bruit. Les sous-marins en opérations sont gardés secrets.

Les dangers de collision des navires sont causés par des faits extérieurs à la navigation. Comme nous venons de l'énoncer par les phénomènes naturels, les animaux, les conséquences des actes de l'homme (perte de conteneur et épave).

Néanmoins ces heurts de navire se produisent en raison des fortes concentrations de trafic du fait de la zone géographique.

#### Section II- Ces risques inhérents aux autres navires

Dans les zones géographiques de fortes fréquences, les risques d'abordage et d'accidents sont renforcés.

#### §I- Détroit et Chenal

La définition de détroit n'as pas d'incidence avec l'importance du trafic. Le régime du détroit doit seulement prendre en compte avec sa position géographique qui fait communiqués deux partis de la haute mer. C'est notion de détroit au sens juridique du terme.

Cependant à l'application des 12 milles dans la convention de Montégo

---

<sup>3</sup> <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=109563>

Bay de 1960, les détroits ne séparent plus les hautes mers mais de mers territoriales. C'est pour cela que la troisième partie de la convention ne se consacre qu'au détroit. Dans le monde, on trouve quelques centaines de détroits et ils servent à la navigation. Certain détroit comme les Bouches de Bonifacio dont la dangerosité de la navigation y sont avérée du fait des hauts fonds, a obtenu l'exclusion partielle des transports de vrac dangereux. Le détroit est interdit au navire battant pavillons riverains mais autorisé aux navires des autres Etats.

Vu l'augmentation du trafic maritime mondial dans les principaux détroits, leur mise en conformité aux besoins des navires modernes et leur contrôle et leur entretien coûtent cher au riverain. Ces détroits deviennent de plus en plus dangereux du fait de l'intensité de trafics marchands. Mais les usagers font la sourde oreille aux demandes d'aides financières des riverains, refusant de mettre en œuvre le principe de l'usager payeur

L'autre crainte des riverains ce sont les accidents occasionnés dans les détroits Le transport de marchandises dont ils veulent le plus éviter c'est les navires de matières dangereuses car les conséquences sont catastrophiques avec la pollution. L'abordage est un des accidents le plus redouter car il peut entraîner des incendies ou/et des pollutions.

Les détroits les plus connues et les plus empruntés sont :

- Les détroits de Gibraltar.
- Le détroit de Dardanelles et Bosphore
- Détröit de Sicile
- Le détroit de Magellan
- Détröit de Malacca<sup>4</sup>

Les navires peuvent emprunter d'autres voies navigables comme les canaux. Il s'agit d'une structure entièrement artificielle ou d'un fleuve ou d'une rivière canalisée sur tout ou partie de son cours. Les canaux sont navigables ou pas selon la taille de l'ouvrage. Ils sont généralement d'eau douce et parfois d'eau de mer quand il ne quitte pas le niveau de la mer. Les abordages ne sont pas rares sur les fleuves. Ces voies d'eau sont tellement restreintes que les risques sont permanents lorsque la vigilance n'est pas de mise.

Les canaux maritimes sont de trois ordres. Tout d'abord, les canaux de jonction de mer à un port d'une ville proche des côtes comme le canal de Caen à la mer. Ensuite il existe des canaux qui sont utilisé comme des déviations maritimes dont l'exemple en France est les canaux de Tancarville. Enfin le troisième type de canal permet de joindre deux mers entre elle. Ces canaux maritimes sont fréquentés puisqu'ils permettent de réduire le temps de navigations. En contrepartie, ils sont payants. Dans ces infrastructures vu l'étroitesse de la voie le risque d'abordage avec des navires qui se croisent est d'autant plus grande.

## §II- Entrée de Port

Les entrées de port sont des lieux propices à l'abordage et des heurts contre les ouvrages portuaires. Les ports apparaissent comme des nœuds de concentration du trafic maritime et auprès desquels les densités de trafics sont susceptibles d'être problématique. C'est dans ces eaux que les grands navires de commerces croisent les plaisanciers de petites tailles.

Dans la soirée du 8 mars 2005 vers 19h30 dans le cap Sud Couronne, un pétrolier ravitaillleur faisant route de Marseille à Lavéra, a été abordé par un roulier en provenance d'Oran et à

---

<sup>4</sup> Dalloz action droit maritime 2009/2010 éd. Dalloz 2009 p95

destination de Marseille. L'accident n'a pas fait de victime et n'a pas engendré de pollution. Cependant les navires sont très endommagés et l'un d'eux a été déclaré en perte total. Cet incident s'est produit alors que le temps était de grandes visibilités. Lors de ces faits, trois navires étaient sur les lieux dans un navire de plaisance mais il n'était que témoin.<sup>5</sup>

### §III- Les autoroutes maritimes

L'expression « autoroute de la mer » vient d'un concept apparu depuis une dizaine d'année et s'inscrit dans la notion plus large de cabotage connu depuis que la navigation existe. L'objectif du développement de cette zone d'activité maritime est de réduire ou de limiter la congestion routière. Cette volonté est affirmée au niveau de la politique européen et en France. Particulièrement la France à cause de sa situation géographique dans l'Europe, elle se trouve au centre et devient le lieu de passage obligé du transport routier. Pour certaines comme L'Espagne et Le Portugal le détour par un pays ne peut ce faire. Ils sont rattachés au continent européen par la France à moins d'emprunter la voie Maritime. C'est le transfert de fret de la voie routière vers la voie maritime. Cela consiste à la desserte en service régulier à heures fixes de deux ports européens à minima, avec une haute fréquence et une qualité de service élevée notamment au niveau des escales portuaires<sup>6</sup>.

Cette augmentation de nombres de circulations de navire entraîne une forte cause d'abordage. Cependant ce service n'attire pas beaucoup de monde et l'on assiste plus au développement des lignes existantes qu'à l'émergence de nouvelles lignes.

La hausse des fréquentations sur une zone est un danger causant des collisions si les règles de navigations ne sont pas respectées puisque le trafic est important. En retrouve le même problème sur une route terrestre.

La Méditerranée est la mer la plus fréquenté du monde, on y retrouve la plupart des autoroutes maritimes. Le terme de « dangerosité du trafic maritime » peut être employé. Selon l'étude du trafic maritime en Méditerranée occidentale<sup>7</sup> ordonnée par le Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du Tourisme et de la Mer ainsi que la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer en 2004, la dangerosité finale du trafic résulte de la densité et de la dangerosité des navires navigants dans la Méditerranéen. La densité du trafic se répartit en trois axes. Tout d'abord, on retrouve l'axe historique Afrique du Nord et l'Europe. Il est historique puisque les premiers marins romains ont navigué jusqu'en Egypte. Ensuite les trafics de transit qui veulent réduire leurs jours de navigations ainsi économisées par la même occasion au lieu de faire le tour du continent africain. Enfin l'axe le reste du monde et l'Europe, c'est le trafic maritime convergeant vers l'Europe. Etant donné la masse importante des échanges commerciaux de l'Europe c'est-à-dire l'importation et l'exportation la densité des navires circulants est importante. La fréquentation n'a pas cessé de croître depuis la fin de ces études.

La Manche est aussi une forte zone de passage du transport maritime. C'est un des lieux les plus fréquenté du monde. Les plus grands ports du monde s'y trouvent. En plus des fréquentations commerciales, la zone est aussi poissonneuse grâce au courant nommé le Gulf Stream. Les

<sup>5</sup> Rapport de Stage CDMT 2008-2009 Andriamialy Nella

<sup>6</sup> Institut Méditerranéen des Transport Maritime Annales 2008 p 280 Jean Loup Bertret

<sup>7</sup> Annexe I Rapport de synthèse de l'étude de trafic maritime en méditerranée occidentale

bateaux de pêches y sont également nombreux. Selon le bilan du Bureau d'enquête sur les événements de mer (BEA mer) en 2007 pour les abordages impliquant les navires de pêche est en constante croissance par rapport à d'autre événement comme l'échouement ou l'incendie. Celui qui à défrayer la chronique est peut-être le heurt du Sokalique avec l'Ocean Jasper en 2007<sup>8</sup>. Nous y reviendrons dans le développement sur cette affaire.

#### La dangerosité des navires

L'âge des navires est un facteur dans un abordage qui aggrave cet événement. À partir d'un certain temps d'utilisation, les navires comme tout engin deviennent moins fiables et plus fragiles. Contrairement à l'engin terrestre, la mer est plus corrosive que la pluie. L'Erika est l'exemple le plus proche de mes propos. Ce navire s'est brisé en deux sous la seule force des éléments. Sa coque était tellement endommagée et si fragile qu'il n'avait pas besoin d'un choc contre quelques choses pour la faire couler. Il en existe plus d'une centaine d'autre bateau comme Erika. Ces navires naviguent sous **pavillon de complaisance**.

#### Annonce du plan

Le monde maritime est un milieu de danger permanent. Parmi ces périls l'abordage dont nous avions exposé précédemment les différentes formes. C'est pourquoi nous allons nous attarder en premier lieu, à la prévention contre l'abordage et des institutions qui font des enquêtes sur ces événements de la mer afin d'y apporter quelques solutions (partie I). Les moyens prisent par les navires peuvent ne pas être suffisants. À la suite de la survenance d'un accident, les parties en cause doivent trouver un terrain pour le règlement de l'incident ainsi qu'à sa réparation (partie II).

---

<sup>8</sup> Annexe II Rapport du BEA mer « l'expérience de 10 ans d'enquêtes et de recommandations de sécurité »

## Partie I

### Les moyens de préventions et les bureaux d'enquêtes

Une des causes majeures des accidents maritimes est l'abordage selon le rapport du BEA mer. C'est la raison pour laquelle nous allons développer tout d'abord les moyens de prévention pour atténuer ce phénomène (Chapitre I). Néanmoins, ces accidents se produisant comme même, il est alors important de déterminer la cause d'où l'intervention des bureaux d'enquêtes afin d'élaborer des recommandations pour prévenir d'autres sinistre similaire (Chapitre II).

## Chapitre I

### Les moyens de préventions

Il existe plusieurs formes de lutte contre les accidents. Dans le cas de l'abordage, les moyens que nous allons mettre en avant se sont les moyens législatifs d'une part et les moyens techniques d'autre part.

#### Section I

##### Les moyens législatifs

Selon la hiérarchie des normes, l'ordre fait que les textes internationaux dans le domaine de l'abordage sont traités en premier lieu et passé ensuite au texte européen.

##### **Histoire : Les textes internationaux pour un droit unique sur les mers**

Le milieu maritime est un univers qui fait côtoyer des hommes de toutes les nations. Des marins espagnols ont navigué jusqu'en Amérique de Sud pour des expéditions de recherche de nouvelle route vers l'Inde afin d'améliorer le commerce avec l'Orient. Ces marins qui vont si loin sont amenés à croiser d'autres navires et des incidents peuvent en ressortir parfois.

Il a fallu mettre en place des accords et des conventions entre ces nations afin de régler les conflits entre les ressortissants des différents pays. Plus tard, des projets de conventions furent rédigés dans l'intention de prévenir de cette fortune de mer.

##### **a. Les textes de l'Institut de Droit International en 1888**

En 1873 fut créé l'institut de Droit International à Gand en Belgique en réaction de l'application d'un traité sur les blessés de la guerre de Prusse. Institution indépendante de toute influence des Etats, elle regroupe 11 internationalistes qui contribuent au développement des droits internationaux et agissent pour leur application. Cet institut obtient en 1904 le prix Nobel de la paix en reconnaissance de son action en faveur de l'arbitrage entre pays par des moyens pacifiques de règlement de conflits. Cet organisme se réunit tous les deux ans. Lors de ces réunions des sessions sont organisées et des textes normatifs sont portés à la connaissance des gouvernements.

Dans sa Session de Lausanne le 4 septembre 1888, deux projets de lois en est ressorti sur l'abordage. Le premier dénommé « Projet de loi uniforme pour les abordages maritimes » et le second intitulé « Projet de règlement international des conflits de lois en matière d'abordages maritimes ».

## 1-Le Projet de lois uniformes pour les abordages maritimes

Le Projet de loi est composé deux 8 articles.

Les articles 1 et 2 nous précisent comment sont réparties les fautes et les responsabilités entre abordeur et abordé.

L'article 3 traite du cas particulier dont le navire a besoin obligatoire d'un pilote à bord pour la conduite des navires. Dans ce cas, les personnels navigants qui n'obéissent qu'au pilote et le propriétaire du navire ne sont pas responsables de la faute du pilote qui à l'origine de l'abordage.

L'article 4 énonce de quelle manière les dommages physiques lors des abordages sont réparés.

L'article 5 montre une des spécificités du droit maritime en matière de prescription qui est très souvent très court. Dans cet article, l'action en indemnité doit ce faire dans l'année du jour de l'abordage au plus tard.

L'article 6 énonce que « la demande en justice peut-être fait par le capitaine pour le compte de tous les intéressés. Le droit d'agir est un peu limité. L'intéressé ne peut pas agir directement en justice. Il doit passer par le biais du capitaine. C'est un bon moyen de vérifier qui est bien les personnes qui sont victime de l'abordage. Le capitaine est en contact avec le propriétaire qui l'a nommé à son poste. Il connaît aussi tout l'équipage qu'il recrute lors de ces expéditions. Enfin c'est avec lui que sont signés les contrats avec les commerçants. Si l'un de ces intervenants souhaite ester une action en justice, le capitaine est à même de dire les dommages dont l'intéressé à subit étant qu'il était présent au moment des faits.

La saisie des navires abordeur peut se faire dans tous les ports quelques soit la situation du navire jusqu'à la fin de l'exécution de la décision du tribunal compétent selon l'article 7. Cependant le navire peut être libéré du saisi à la condition où une caution suffisante est donnée.

Dans une demande en indemnisation, selon l'article 8, cinq juges sont compétents ;

- le juge du domicile du défendeur comme en droit commun
- Le juge du port le plus voisin du lieu du sinistre
- Le juge du port de destination du navire abordeur
- Le juge du port où le navire abordeur sera entré premièrement en relâche,
- Le juge du lieu où le navire aura été saisi.

Les intéressés ont un éventail de choix dans le tribunal compétent pour se faire indemniser s'ils sont victimes d'un bordage. On retrouve ici le côté international du droit maritime. L'article ne fait pas de distinction entre le pays national ou étranger.

Ce texte donne un aperçu loi applicable dans les Etats sur des navires de même nationalité. Etant donné l'internationalisation du maritime si le juge saisi est étranger, les requérants vont être face à un conflit de loi d'où le second projet de loi en la matière.

## 2-Projet de lois de règlement international des conflits de lois en matière d'abordages maritimes

Ce projet de loi ne comporte que deux articles.

Lorsque l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales d'un Etat, c'est la législation de son pays qui est appliquée. La loi nationale est applicable quelque soit la nationalité des navires en cause. C'est elle qui déterminera les procédures et les sanctions selon l'article 1.

Le second article traite des abordages en pleine mer. Deux cas peuvent se présenter.

D'une part, l'incident peut se produire entre des navires de même nationalité. Si c'est le cas selon le projet de loi c'est la loi du pavillon des navires qui réglera toutes questions issues de l'abordage. Cependant lors que l'événement de mer s'est produit entre des navires de nationalité différente, les lois respectives des navires pour déterminer qui doit supporter le dommage. Néanmoins un navire ne peut invoquer la loi du pavillon de son abordeur quand le contenu n'est pas présent dans la loi de son pavillon même si celui-ci lui est favorable.

Seule la loi du pavillon du demandeur est prise en compte en matière de prescription.<sup>9</sup>

Dans cet élan d'unification du droit en matière d'abordage, qu'à Bruxelles, une convention fut proposée à la signature.

### **b. La convention de 1910 de Bruxelles**

Le 23 septembre 1910 à Bruxelles 26 Etats signent le protocole de signature de la convention internationale de l'uniformisation de certaines règles en matière d'abordage. Aujourd'hui les instances juridiques continues d'appliquer cette convention. Ce texte est entré en vigueur en 1913. Macao, en 1999, fut un des derniers pays à ratifier la convention de Bruxelles de 1910.

Ces textes nous montrent que leur initiateur a voulu seulement régler les conflits. D'autres textes ont succédé que nous allons avoir l'occasion d'étudier où ils incitent les marins à la précaution dans la manière de navigation et adopter des attitudes face à des situations pouvant entraîner des accidents graves.

#### **§I- Les textes internationaux pour la prévention**

La convention par excellence au niveau de la prévention en matière d'abordage est la convention qui porte le même nom de 1972. Toute fois nous allons étudier d'autres conventions dont la portée permet de prévenir les accidents d'abordage.

##### **I. COLREG ou RIPAM**

C'est au sein de l'Organisme maritime international (OMI), l'organisme international chargé d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer que fut édicté le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (ou RIPAM) en 1972. L'OMI est une institution spécialisée appartenant à l'Organisation des Nations Unies. L'objectif de l'OMI fut de renforcer la sécurité en

---

<sup>9</sup> [http://www.idi-iil.org/idiF/navig\\_historique.html](http://www.idi-iil.org/idiF/navig_historique.html)

mer et de prévenir la pollution du milieu marin. C'est de bon droit que l'OMI a élaboré ce règlement sur la prévention contre l'abordage puisque les incidents à la suite d'un abordage sont extrêmement graves au niveau de la pollution marine et des gens de la mer.

Ce règlement remplace et abroge l'annexe du même intitulé dans la convention pour la sauvegarde de la vie en mer de 1960 autrement connu sous la nomination de la convention SOLAS (Safety of Life at sea). L'entrée en vigueur de la convention se fera quand au moins 15 Etats l'auront signé et que ces Etats représenteront au moins 65% du tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brut. Si une de ces conditions est remplie la convention entre en vigueur douze mois après que l'Etat a adopté le texte adopté.

Le RIPAM qui rendait obligatoire les dispositifs de séparation du trafic (DST) adopté par l'OMI a réduit considérablement le nombre d'abordage dans bien des régions.

Depuis son entrée en vigueur la convention a été modifiée en 1981, 1987, 1989, 1993, 2001.

Tout amendement au présent règlement proposé par une partie contractante est examiné au sein de l'OMI à la demande de cette partie.

Si deux tiers des membres du comité de la sécurité maritime présents votent l'amendement. Il sera envoyé à tous les parties contractantes de l'OMI et voté à l'assemblée. Lors de l'assemblée si l'amendement est voté à la majorité de deux tiers. Le secrétaire général envoie l'amendement au Etat signataire de la convention en précisant la date de l'entrée en vigueur.

Le règlement est divisé en cinq parties comportant 38 règles et complété de quatre annexes

#### A. Généralités

C'est dans l'article 1.a qui dispose que « les présentes règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer ».

Le règlement s'applique à tous les navires sans distinction partout en mer. Il s'applique donc au navire de pêche, quelques soit sa taille et l'endroit où il se trouve.

De plus, la dissociation au niveau des eaux n'est donnée par le règlement. Cependant dans les paragraphes qui suivent, il a été édicté que les gouvernements signataires peuvent émettre des prescriptions spéciales concernant les eaux de navigation particulière comme les rades, ports et fleuves ainsi qu'au niveau des feux et marques. Ces dispositions toute fois ne doivent pas être contraires au présent règlement international pour la prévention des abordages en mer.

#### **Définition de navire**

Il est vrai que l'article premier ne fait pas de la distinction de navire. Le règlement RIPAM donne dans son article 3.a la définition de navire. Cet article énonce que « le terme navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyens de transport sur l'eau. »

La notion de navire dans la convention de RIPAM est plus extensive que la notion de navire donné par la jurisprudence française. En droit maritime français, il n'est donné aucune définition du navire en général. La définition qu'édicte le règlement RIPAM met fin à la controverse sur le fait de mettre en droit français les hydravions dans la catégorie des navires. Les critères retenus en

droit maritime en France pour caractériser un navire est un « engin flottant, exerçant habituellement son activité dans les eaux maritimes et aptes à affronter les risques de la mer ».

C'est dans cet article aussi qu'est expliqué les termes se rattachant à la distinction de certains navires comme les navires en train de pêcher qui font l'objet de nombreux articles du règlement.

## B. Les règles de Barre et de Routes (Règles 4 à 19)

Ces règles prescrivent notamment ce que chaque navire doit faire dans certaines circonstances. Pour éviter une collision, le meilleur moyen est d'être toujours à l'écoute et sur le qui-vive.

C'est la partie du règlement qui est la plus détaillée. Composé de 15 règles primordiales pour la tenue des navires lors de la navigation en mer.

Cependant parmi ces règlements nous allons nous attarder sur les articles 5 et 10 du règlement.

Ces règles font partie des conduites des navires dans toutes les conditions de visibilité comptant 5 règles (Règles 4 à 10).

L'autre section de cette partie sur les règles de barre et de routes concerne la conduite des navires en vue les uns des autres (Règles 11 à 18).

### 1. Conduites des navires dans toutes les conditions de visibilité

#### Règle 5 – Obligation de Veille permanente

La règle 5 énonce explicitement que « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation et du risque d'abordage ».

Une veille, c'est le temps pendant lequel un certain nombre d'équipage selon la taille du navire où son activité surveille les appareils de navigation, s'ils en possèdent ou l'horizon pour prévenir les risques d'abordage.

Ces veilles sont aussi appelées quart ou de garde plus couramment utilisé par l'armée et la marine.

Une journée est décomposée en 6 quarts durant chacun 4 heures.

Cette règle est très peu respectée par les armateurs voulant faire des économies sur leur équipage. D'autre convention viennent appuyer ces obligations de quart par les marins tels que la convention de l'OIT, ainsi que la convention STCW que nous aurons l'occasion de traité plus loin.

#### Règle 6 – Vitesse de sécurité adaptée aux conditions existantes

Cette disposition incite les gens de la mer à tenir une vitesse constante leur permettant de tenir une distance considérable pour pouvoir manœuvrer si un risque d'abordage se présente.

### Règle 7 – Détermination du risque d’abordage

Le navire doit être en mesure de déterminer s'il existe un risque de collision avec un autre navire avec tous les moyens à bord. Si un doute persiste alors cela doit être considéré comme un risque d’abordage.

### Règle 8 – Manœuvre pour éviter les abordages

Cette règle prescrit au navire en situation de heurter, d'effectuer une manœuvre franche et détectable par les radars ou visuellement par le navire qu'il risque d’aborder. Cela doit être effectué le plus rapidement possible.

### Règle 9 – Navigation dans les chenaux étroits

Dans les voies de navigation très étroite, les navires doivent naviguer en serrant le plus vers la droite autrement dit son tribord. Qu'en au navire qui pêche dans les chenaux étroits, il ne doive pas gêner les navires qui circulent.

### Règle 10 – Dispositifs de séparation du trafic (DST)

La consécration des dispositifs de séparation du trafic est l'une des plus importantes innovations introduites dans le règlement de 1972.

La règle 10 stipule que les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie, en s'écartant de la ligne ou de la zone de séparation du trafic. Les navires doivent éviter, autant que possible, de couper les voies de circulation ; s'ils y sont obligés, ils doivent ; autant que possible, le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

La mise en place de ces aménagements est aussi proposée par une autre convention plus récemment des Nations Unis.

La convention sur le droit de la mer de 1982 dans son article 41 énonce que, « les Etats riverains de détroits peuvent, lorsque la sécurité des navires dans les détroits l'exige, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic. »<sup>10</sup>

Cet article incite les Etats membres des Nations Unies a adopté ces dispositifs afin de réduire les catastrophes naturels très néfastes à la suite des accidents causés par les collisions dans les détroits et les chenaux.

Un DST (en anglais TSS, Traffic Separation Scheme) est une mesure d'organisation visant à séparer les navires qui se déplacent dans des directions opposées, grâce à des moyens appropriés et à l'établissement de couloirs de circulation.

Les dispositifs de séparation du trafic sont très nombreux. On peut citer notamment :

- Le DST d'Ouessant
- Le Pas-de-Calais
- Le DST des Casquets

---

<sup>10</sup> Wikipédia : dispositif de séparation du trafic

- Le Cap Finisterre
- Le détroit de Gibraltar
- Le détroit de Malacca...

Le premier DST a été mise en place dans le Pas de Calais en 1967.

La description des dispositifs de séparation du trafic du rail d'Ouessant est la suivante. Dans l'ancien dispositif la voie descendante se trouve à 27 milles de l'île d'Ouessant. Cette distance a été élargie à 34 milles des côtes ce qui fait 7 milles de plus. La voie montante commençait à partir 16 milles de l'île a été étendue à 24 milles. Enfin, la voie à double sens réservée aux caboteurs ne transportant pas de matières dangereuses et aux navires à passagers se situant à 10 milles dans le nouveau dispositif était à 8 milles de l'île d'Ouessant.

C'est suite à une étude réalisée en 2000 sur la circulation maritime en Manche, à la demande de la Direction des affaires maritimes et des gens de la mer (DAMGM), a confirmé la présence de points croisement de routes aux abords desquels le nombre de manœuvres anticollisions effectuées par les navires est très élevé. Ceci a permis l'adoption d'un projet de modification du DST d'Ouessant qui a été approuvé par le comité de la Sécurité maritime de l'OMI en décembre en décembre 2002.

En France ces DST sont sous la surveillance des Centre Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). En plus de cette fonction de surveillance des trafics maritime, le CROSS remplit le rôle de centre des affaires maritimes, de coordination des opérations de sauvetage en mer, de surveillance des pollutions marines, de police des pêches et de diffusion de l'information nautique (dont météo).

En France, on rencontre cinq chefs lieux CROSS qui sont sous le commandement de trois Préfecture Maritime celui de la Manche avec la Mer du Nord situé à Cherbourg, de l'Atlantique placé à Brest et de la Méditerranée implanté à Toulon.<sup>11</sup>

2. les règles de barre et de routes concernent la conduite des navires en vue les uns des autres (Règles 11 à 18).

Cette section du règlement comporte 7 règles dont celui de la responsabilité lorsque les navires sont réciproquement responsables.

Le domaine d'application est réservé au navire qui a en visuelle les uns des autres. Ce règlement ne peut s'appliquer en temps de brouillard étant donné que la visibilité peut être quasi-nulle.

C'est la section qui édicte le plus de règlement selon le moyen de propulsion des navires et leur activité.

#### Règle 12 – Les navires à voile

Lorsque que deux navires à voile se croisent la manœuvre doit se faire en fonction des vents et de la position des autres navires.

Les incidents lors des régates sont énormément à craindre. L'événement du 24 septembre 2008 pendant la régate royale de Canne, illustre vraiment la difficulté de manœuvrer dans ces cours à la

---

<sup>11</sup> Cours de M. Michel Botalla-Gambetta sur le droit de la sécurité maritime (Plaquettes de Documents N°3)

voile où l'organisation des plans d'eau est un autre défi pour les organisateurs. Durant cette régate, un skippeur est décédé à la suite d'un abordage.

Lors de ces courses, il est impératif de faire la dissociation des fautes se rapportant au droit commun et ce violent les règlements de la course. Des juges ou arbitres bénévoles présents dans les courses ne jugent que le bon respect des règles et donne le classement final de la course. Le jugement des infractions de droit commun revient au juge de droit commun. A la suite de l'incident du 24 septembre, une enquête a été ouverte par la gendarmerie. Il s'avère qu'aucune responsabilité pénale n'a été retenue par le parquet de Grasse puisqu'au regard des règles de l'abordage en mer, l'écart de manœuvre est imputable au marin décédé.<sup>12</sup>

#### Règle 13 – Définitions des navires rattrapant

Quand un navire se rapproche d'un autre par l'arrière, il lui est recommandé de s'écarte de sa route et se dégager de manière à avoir l'autre navire à son parallèle. Lors d'une navigation de nuit le navire rattrapant doit voir les feux latéraux du navire dont il se rapproche.

#### Règle 14 – Navires faisant des routes directement apposées

Lorsque deux navires font des routes directement ou à peu près opposées, chacun d'entre eux doit venir sur tribord. Cette situation est particulièrement fréquente dans les ports, lorsque vous manœuvrer vous devez le faire de manière franche et visible pour les navires arrivant en face, qui doit agir de la même façon.

#### Règle 15 – Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires font des routes qui se croisent celui qui voit l'autre sur tribord doit manœuvrer.

En résumer, c'est comme la règle de la priorité à droite sur la route. Lorsque vous manœuvrez vous devez venir sur l'arrière de l'autre navire. La manœuvre ici aussi doit être franche et bien visible.

#### Règle 16 - Manœuvre du navire non privilégié.

Les navires de pêche durant leur activité peuvent être non privilégié cependant ils sont en manœuvre restreint. Le navire privilégié a l'obligation de se dérouter par une manœuvre franche et à temps. Les navires de pêche n'ont pas tous les droits même s'ils sont en train de pêcher. Ces navires de pêche doit s'écarte de la route d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou d'un navire à capacité restreinte de manœuvre.

La définition de « navire en train de pêcher » et « navire à capacité de manœuvre restreint » est expliquée par l'article 3 du règlement RIPAM. L'article 3 dispose que l'expression « navire en train de pêcher désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ». L'action de pêcher ne permet pas au pêcheur de s'octroyer tous les droits. Cela est navrant que se soit à la suite d'une collision que l'engin utilisé par le navire de pêche est connu. Pendant la manœuvre

---

<sup>12</sup> Nice-Matin du jeudi 25 septembre 2008

anticollision, la détermination de l'engin utilisé par le navire de pêche afin de faire les manœuvres nécessaire n'est pas possible.

Selon le BEA mer, les accidents impliquant un navire de pêche en abordage est la cause la plus importante parmi les autres accidents.

#### Règle 17 - Manœuvre du navire privilégié

Quand un navire doit s'écarte face à un navire qui ne fait pas de manœuvre ce dernier est dit navire privilégié. Le navire prioritaire a l'obligation de garder sa vitesse et son cap. Ce navire privilégié peut être assimilé à un navire prioritaire comme une voiture prioritaire du code de la route terrestre. La priorité est au navire venant de la droite soit le tribord chez le monde maritime.

#### Règle 18 - Responsabilité réciproque des navires

Le RIPAM (règlement pour prévenir les abordages en mer), prévoit dans son article 18 la responsabilité réciproque des navires. Les navires sont définis en 6 catégories.

- **Les navires non maîtres de leurs manœuvres** : c'est à dire les navires qui ne peuvent appliquer le RIPAM (navire en difficulté, avarie de barre, de moteur...), et qui arborent dans leurs masts deux sphères noires superposées. Comme il ne peut s'écarte de la route des autres navires, c'est les autres navires qui s'écartent de sa route. C'est le navire le plus prioritaire.
- **Les navires à capacité de manœuvres restreintes** : ce sont les navires gênés par les travaux qu'ils effectuent et qui ne peuvent que difficilement modifier leur route lorsqu'ils effectuent ces travaux, ils sont numéro 2 dans l'ordre des priorités, ils s'écartent de la route du navire non maître de sa manœuvre et tous les autres navires s'écartent de lui. Le navire à capacité de manœuvre restreinte est reconnaissable de jour à son signal constitué : d'une sphère, d'un bicône en dessous, d'une sphère sous le bicône. (On dit boule, bicône, boule).
- **Les navires handicapés par leur tirant d'eau** : ils s'agissent de navires difficilement manœuvrant dans des voies d'accès, ou des chenaux étroits. Les navires, en dehors des navires non maîtres de leurs manœuvres et navires à capacités de manœuvres restreintes, doivent éviter de le gêner.
- Ces trois premiers types de navires, vous ne les rencontrerez à priori que très rarement voire jamais, par contre les trois navires suivants font vraisemblablement partie de votre paysage de navigation.
- **Le navire en pêche** : à ne pas confondre avec le bateau de pêche, la définition du navire en pêche est : un navire qui se sert d'engins réduisant ses capacités de manœuvres, il s'agit donc d'un navire professionnel en action de pêche, il ne peut donc s'agir d'un navire de plaisance qui traîne une ou deux lignes, ou d'un navire **de pêche** qui rentre au port ou en sort. Le navire en pêche doit céder le passage aux trois navires cités plus haut, et tous les autres navires s'écartent de lui.

- Bien que ce navire ne soit prioritaire sur vous (voilier, navire à moteur) que lorsqu'il est en action de pêche, il est cependant de la plus élémentaire des courtoisies, d'éviter, si cela vous est possible, de le gêner.
- **Le navire à voile :** désigne tout engin qui se déplace à l'aide d'une voile même s'il est équipé d'un appareil propulsif (à condition que celui-ci ne soit pas utilisé), cela désigne donc tous les engins à voile, hormis les engins de plages, de la planche à voile au Belem, en passant par le trimaran de course et le croiseur familial. Le navire à voile doit céder le passage aux navires cités plus haut et est prioritaires sur tous les autres. Les navires à voile qui mettent en route leur appareil propulsif pour aider à la marche du navire, perdent leur qualité de navires à voile et donc leur statut de navire prioritaire. Pour que les autres navires ne soient pas induits en erreurs par la qualité réelle de ces navires ils doivent montrer dans l'étai avant un cône pointe en bas signifiant qu'ils ne sont plus navires à voile mais navires à propulsion mécanique.
- **Le navire à propulsion mécanique :** c'est à dire tout les autres navires qui ne rentrent pas dans les catégories ci-dessus, cela va du véhicule nautique à moteur (scooter des mers, jet ski...), au pétrolier de 300 mètres, en passant par la sécurité du club de voile, ou la vedette à passagers, doivent céder le passage à tous les autres navires. L'article 2 du RIPAM attire l'attention du navigateur sur le bon sens qui peut amener à s'écartez de ces règles pour éviter un abordage. En clair même prioritaire vous êtes tenu de manœuvrer pour éviter un abordage, et bien entendu ne jamais forcer sa priorité surtout envers un navires beaucoup plus gros qui peut, peut être, difficilement manœuvrer pour vous éviter.

### 3. Conduite de navire par visibilité réduite

#### Règle 19 – Conduite de navire par visibilité réduite

Les navires navigants dans les zones de très faible visibilité ou ne distinguant pas les autres navires sont prescrit de le faire à une vitesse leur permettant de manœuvrer très rapidement. C'est le seul moment où l'usage de la corne de brume est conseillé. Utilisé abusivement, conduit son usagé à payé un amende.

Ces navires sont tenus d'appliquer les règles se rapportant à la conduite dans toutes les conditions de visibilité.

Pour les navires munis de radar, l'équipage qui détecte un autre navire sur leur écran, on l'obligation de prendre les mesures adéquates pour éviter tout risque d'abordage s'il est présent.

#### C. Feux et marquage (Règle 20 à 31)

##### 1. Champ d'application

Quelque soit le temps, les règles sur la signalisation et le marquage doivent être observé par les navigateurs.

En matière de feux, le règlement veux qu'ils soient visible dès le couché jusqu'au lever du soleil. Cependant les feux autres que ceux prescrites, ne doivent pas porter confusion ou gêner lors des veilles des navigateurs.

Le règlement oblige les navires d'avoir les marques d'être visible dans la journée.

Les feux et marquages exigés par le RIPAM doivent être conformes à l'emplacement et caractéristique technique des feux et des marquages donné par l'annexe I du règlement.

## 2. Définition

L'article 25 du RIPAM donne les significations des différents feux exigé par ce règlement. Il y est donné la couleur des feux, sa position et la hauteur où ils sont placés sur le bateau selon leur fonction.

## 3. Navires qui ne sont pas maître de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte

Dispositif qui a une place primordiale dans la convention du RIPAM puisque ces navires étant en difficulté dans leur navigation son prioritaire même si un navire se présentant à la priorité par rapport à eux. Ces navires doivent alors signaler leur problème pour manœuvrer par exemple deux feux rouge superposés le soir ou deux boules ou marquages analogue le jour dans le cas du navire qui n'a pas maîtrise de leur navigation.

Cependant il faut noter le cas des navires moins de 12 mètres dont il n'est pas nécessaire de montrer ces feux de détresse sauf s'ils participent à un plonger sous-marine.

Il est aussi important de souligner que ces signaux ne sont pas des signaux de détresse dont les spécificités sont données par l'annexe IV du RIPAM. L'annexe IV énonce 15 manières de manifester sa détresse vis-à-vis des autres navires. Ces signaux de détresses peuvent être utilisé complémentaire ou un à la fois.

Néanmoins il est interdit d'utiliser ces signaux pour un autre usage que le besoin de secours.

## D. Signaux sonores et lumineux (Règle 32 à 37)

Parmi les matériels embarqués sur les navires on trouve un appareil de signalisation sonore dont la sonorité doit respecter les recommandations de l'annexe III.

Le sifflet, la cloche et le gong sont des instruments qui répondent aux conditions exigés par le règlement qui est une fréquence fondamentale comprise entre 70 et 700 Hz.

L'expression « son bref » désigne un son ou une lumière émise pendant une seconde.

Le « son prolongé » se rapporte plutôt à un son ou un feu s'écoulant durant 4 à 6 secondes.

Ces signaux sont utilisés durant les manœuvres ou d'avertissement. En premier lieu, un son bref signifie « je viens sur tribord ». En second lieu, deux sons brefs veulent dire ; je viens sur bâbord. Enfin, trois sons brefs désignent que « je bats en arrière ».

Lorsque la visibilité est réduite un certain son est émis pour avertir de quel catégorie de navire on est l'équipage. L'article 35 énonce « tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité de zone où la visibilité est réduite les signaux prescrit par le présent règlement doivent être utilisé comme suit :

- a- Un navire de propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes. »

L'émission de son par les navires change selon la distinction faite par la convention RIPAM comme donner par la règle 3.

#### E. Les exemptions (Règle 38)

Les exemptions sont des assouplissements faits à certain navire qui rentre dans le champ d'application du RIPAM s'agissant de leur mise en norme.

Il existe deux types exemptions :

- Les exemptions temporaires
- Les exemptions permanentes

Concernant **les exemptions temporaires** au règlement de 1972, c'est lorsque des navires ont la possibilité d'avoir un certain temps pour se mettre en conformité.

Les navires construits avant 1960 ont quatre ans pour être conforme au règlement s'agissant l'installation des feux.

Pour les feux de tête de mât des navires d'une longueur égale ou supérieur à 150 mètres, la mise à la norme doit se faire dans les neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du RIPAM.

**Les exemptions permanentes** sont des installations qui ne rentre pas dans les normes de la convention RIPAM cependant ils sont tolérés.

Il n'est pas nécessaire de faire des modifications sur l'emplacement des feux visible sur tout l'horizon en référence avec les exigences de l'annexe I.

Il n'en reste pas moins que la convention RIPAM de 1972 pourrait être amélioré en précisant les méthodes d'utilisation du radar et aide de pointage de radar automatique.

## II. La convention “Standards of Training, Certification and Watchkeeping” STCW

### A- Historique

En 1971, L'assemblée de l'OMI décide de convenir d'une conférence pour adopter une convention sur les exigences relatives à la veille, la formation des capitaines, officiers et marin pour l'utilisation des aides à la navigation ainsi que l'équipement participant à la sécurité en mer , les sauvetages les systèmes de prévention, de détection et d'extinction des incendies et leur certification.

La conférence c'est tenue en 1978 et 72 pays y ont participé. La convention “Standards of Training, Certification and Watchkeeping”(STCW) fut le premier le instrument prévu pour établir des normes professionnelles minimales concernant les gens de la mer. Son entrée en vigueur se faisait après la signature de 25 pays représentant 50% du tonnage mondial. Elle entra en vigueur le 28 avril 1984.

La convention de 78 ne prenait pas dans son champ d'application les navires de guerre, autres navires gouvernementaux à finalité non commerciale, les navires de pêche et aux yachts de plaisance ne se livrant pas à aucun trafic commercial.

En dépit d'une adoption très large, la convention n'a pas atteint son objectif. Cela est dû d'une part au manque de précision des normes et à la libre interprétation que chaque Etats signataire pouvait faire comme par exemple la phrase du type « ...à la satisfaction de l'administration ». D'autre part l'inadaptation de la convention à la manière dont les navires modernes sont conçus plus de séparation nette le pont et les machines.

Pour mener à bien cette révision un groupe de travail réduit fut constitué en 1993 cependant représentant tout les régions membres des Nations Unies.

Par facilité aucune modification ne fut proposée pour les articles de la convention en elle-même. Seule les annexes ont été modifiées ces dernières ont été divisées en 8 chapitres.

La convention STCW 78 révisé fut nommée la convention STCW 95. Elle fut mise en œuvre en 2002.

Cette convention fut complétée par la convention STCW-F (Fishing vessel personnel).

La convention de 78 ne concernait pas les navires de pêche, conscient de leur lacune l'OMI organise une conférence du 26 juin au 7 juillet 1995 qui adopte la convention STCW-F comportant neuf résolutions et un annexe.

Jusqu'en 2006 seul 6 membres ont signé la convention. La signature de 15 Etats est nécessaire pour l'entrée en vigueur de la convention STCW-F.

## B- La tenue du quart dans le chapitre VIII.

C'est durant le quart que la majeure partie des accidents d'abordage se produisent. Il est donc intéressant d'analyser comment est géré cette période du travail.

Le chapitre VIII intitulé Normes concernant la veille énonce dans son section A « aptitude au service » que :

1. « Toutes personnes auxquelles des tâches sont assignées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart doit pouvoir prendre au moins 10 heures de repos au cours de toute période de 24 heures.
2. Les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes au plus, dont l'une doit être d'au moins 6 heures d'affilée.
3. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 1 et 2, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou d'exercice, ou dans des conditions d'exploitation exceptionnelles.
4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, la période minimale de 10 heures peut être ramenée à un minimum de 6 heures consécutives à condition qu'une réduction de cet ordre ne soit pas imposée pendant plus de deux jours et que 70 heures de repos au moins soient accordées tous les sept jours.
5. Les Administrations doivent exiger que les horaires de quart soient affichés en un endroit d'accès facile. »

L'OMI avait toléré que des expériences de quart passerelle de nuit en solo, aient lieu entre Décembre 92 et 1997 sur quelques navires cobayes. Mais au vu des résultats peu concluants et des

dangers encourus, l'expérience fut stoppée au bout de ces cinq années et on revint à une navigation plus traditionnelle et de bon sens.

Un capitaine a cité que la visibilité diminue avec les yeux qui se ferment.

Mais il n'est un secret pour personnes que beaucoup d'armements de par le monde, continuent encore à maintenir le système « One Man on Bridge Operated ou quart en solo » pour économiser un homme d'équipage, plus rentable à piquer un somme le jour que de veiller la nuit.

Force de constater que malgré le degré de technicité de la plupart des navires qui sillonnent les océans, le facteur humain est devenu la cause première de trop nombreuses fortunes de mer. 75% des accidents en mer résultent des facteurs stress et fatigue.<sup>13</sup>

Le Commandant Michel Bougeard préconise pour améliorer la prévention de sécurité primaire tel que ;

- L'installation des aides à la navigation supplémentaire comme l'Automatic Identification System ou AIS
- L'application stricte et le respect des conventions, des règles et des codes dont la finalité est de prévenir les fortunes de mer s'ils ne sont pas enfreints. Cela pourra réduire par la même occasion le nombre des navires poubelles qui naviguent sous pavillons de complaisance. Ces navires sont sources de catastrophes apocalyptiques.
- Ainsi le renforcement des inspections et contrôle des navires, de l'Etat du port. La France est un des plus mauvaise élèves de l'Europe avec seulement 12% des navires contrôlés en 2001.

Les inspecteurs doivent être à même de supervisé les travaux des sociétés de classifications dont la visites posent de gros problèmes de crédibilité suite à les affaires des navires Prestige et Erika.

- La nécessité d'avoir des moyens de surveillance, de sauvetage et d'antipollution adapté etc.... disposés aux endroits stratégiques.

Les sociétés de classification, les P&I Clubs, et d'autres organismes ont publié de nombreuses études sur la fatigue et ses conséquences adverses sur la sécurité.

### C- La qualification des personnels navigants

En plus de la fatigue il faut que les navigateurs de quart soient qualifiés pour effectuer ce genre de tâche.

La fonction de quart à bord est à très haute responsabilité. Ces marins doivent suivre une certaine formation ainsi que des stages avant d'être seul sur le pont. Si les procédures ne sont pas respectées alors les incidents sont à craindre.

Il impose aux pays signataires de mettre en place un système interne de contrôle de la qualité de leur dispositif de formation et de délivrance des titres.

Les normes de qualification sont données par le chapitre V de l'annexe de la convention STCW 95.

La convention STCW est un bon moyen de prévention à condition d'être utilisé correctement.

---

<sup>13</sup> [http://www.afcan.org/tribune\\_libre/pire.html](http://www.afcan.org/tribune_libre/pire.html)

La convention dont nous pouvant faire appel est la convention ISM en supplément de la convention STCW et la convention de RIPAM.

### III. Le code ISM

Le but du code ISM est bien d'assurer la sécurité en mer, la prévention des lésions corporelles, la perte de vies humaines, les atteintes à l'environnement et les dommages matériels. Effectivement des instruments existants tels que la SOLAS ou autres réglementations ont les mêmes buts et concernent déjà des équipements qui peuvent être critiques. Ces équipements où systèmes ont été créés et perfectionnés depuis le début de la réglementation internationale et leur fiabilité continue d'être améliorée.

#### A. Les appareils embarqués

Appelés critiques, vitaux ou sensibles, certains équipements du navire précisés dans le §10.3 du code, doivent faire l'objet de toute notre attention si nous voulons être déclarés « conforme au code ISM ».

Ces équipements ou systèmes sont bien identifiés et les mesures de maintenance ou de vérification existent.

Le code ISM en imposant l'identification exhaustive des « équipements ou systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses ».

Parmi ces appareils on retrouve les radars, VHF, radio et téléphone.

Dans une affaire d'abordage à Marseille le 8 mars à 19h30 dans le cap sud de Couronne deux navires sont entrés en collision. Il s'avère qu'en lisant les communications VHF, l'abordage aurait pu être évité. Cependant le marin de quart n'a pas suivi ces dires et n'a pas manœuvré comme il était sensé le faire.

#### B. Le code ISM et la fatigue

Le code rend la compagnie responsable de la mise en forme et l'application des mesures élaborées en réponse à cette obligation. Mettant fin au flou qui régnait avant son entrée en vigueur et à son corolaire, la dilution et le rejet de la responsabilité.

Sans solliciter les textes, il paraît qu'une organisation du travail à bord, respectueuse non seulement des conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), du STCW 95 mais aussi de l'esprit de ceux-ci, intègre la notion de Fatigue et pourrait conduire, si nécessaire, à remettre en cause la décision effectif décidée en France par les Affaires Maritimes, et l'Autorité ad hoc pour les autres marines de commerce.

Pour impliquer plus la responsabilité des compagnies, la section 5.2 dispose que « la Compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieur appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire. »

A vrai dire le rôle unique et prépondérant du capitaine dans la gestion de la sécurité implique dramatiquement la responsabilité de la compagnie dans le choix de cet officier, ce qu'illustre la section 6 du code. Recourir aux services d'une Manning agency pour recruter pour un équipage ne saurait exonérer la compagnie de cette obligation absolue.

La section 6 du code intitulée « Ressources et personnel » rend donc la compagnie responsable du choix du capitaine, de l'Etat Major et de l'Equipe qui doivent tous être : qualifiés, expérimentés et formés à l'exécution des tâches qui leur sont assignées. Cette exigence va plus loin que l'obligation d'armer un navire conformément à la décision d'effectif. Il faut savoir que le salut du navire dépendra des qualités professionnelles du commandant, de ses officiers et de son équipage, de leur connaissance approfondie du navire et des installations et aussi de leur forme physique.

La cour d'appel de Rennes a condamné un armateur pétrolier malouin qui, faisant l'économie d'un second lieutenant, a épousé l'un de ses capitaines (CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch. Com. 20 février 2002, navire Pointe du Cormoran, DMF 2002-433).<sup>14</sup>

Tout le monde est sans savoir que la fatigue aura un effet indésirable sur la rapidité et l'efficacité des actions de l'équipage.

Il ne faut négliger le sous effectif nécessaire pour assurer la sécurité du navire et de sa navigation dans des circonstances particulière mais récurrentes. Le besoin en personnel devra être apprécié et circonstances particularités de l'exploitation du navire considéré, et le cas échéant modifiés pour tenir compte des conséquences de l'adoption de nouvelles dispositions alourdissant la tâche de l'équipage.<sup>15</sup>

L'organisation de l'équipage est au mieux gérée, moins de fortune de mer se produira du moins à cause du facteur humaine ainsi les abordages seront au mieux prévenus.

La cause de ces dramatiques accidents réside dans l'organisation du travail à la mer, la réduction des effectifs des cargos comme des navires de pêche, et surtout dans la conception « moderne » de la veille à la passerelle. La veille a toujours été la base de la sécurité maritime quelle que soit la qualité des matériels. Certes, les aides à la navigation ont largement permis

De renforcer le niveau et le champ de cette veille et ont contribué à la sécuriser. Mais l'électronique ne saurait supprimer l'œil et le jugement de l'homme tout particulièrement en approche des grandes voies de communication.

Les textes internationaux sont complétés par les textes européens qui vont encore plus détailler les conventions, règlements et codes maritimes.

## §II- Les textes européens

A la suite des naufrages successifs de l'Erika et du Prestige, l'Union européenne à renforcer la sécurité maritime à travers différentes mesures législatives. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) qui assiste la Commission et les Etats membre en matière de sécurité maritime, sûreté maritime et prévention de la pollution causée par les navires.

---

<sup>14</sup> Les Professeurs Jean-Pierre BEURIER et Patrick CHAUMETTE CDMO, Université de Nantes, ABORDAGES DE CHALUTIERS PAR DES CARGOS : FATALITE OU INCONSCIENCE ?

<sup>15</sup> Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports 2006 Cdt Georges J.Figuère

## A. Directives Communautaires

- La directive en la matière est la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par les l'Etat du port). Cette directive a été modifiée trois fois dont le dernier est la directive 1999/97CE de la Commission, du 13 décembre 1999.

Le respect des obligations de l'Etat du pavillon peut être contrôlé par les Etats du port d'escale. Le contrôle de l'Etat du port, né du Mémorandum de Paris de 1982, renforcé par la directive communautaire 95/21 du 19 juin 1995 doit s'étendre du contrôle de l'état technique du navire vers le contrôle de la composition et des compétences de l'équipage à travers la convention STCW de l'OMI de 1995 (Standards of Training Certifications and Watchkeeping), puis vers le respect de la durée du travail depuis la directive CEE 99/95 du 13 décembre 1999 concernant les navires faisant escale dans les ports européens. Ce contrôle nécessite la ratification par les Etats membres de la Convention n° 180 de 1996 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ce qu'un projet de loi français a entrepris de faire en décembre 2002.

Si l'inspection révèle que le navire n'est pas conforme aux exigences de la directive 1999/95, les mesures nécessaires sont prises par l'inspecteur de sécurité des navires pour remédier à toute situation qui, à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne sont pas suffisamment reposés. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargé du premier quart ou de ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés se soient suffisamment reposés.

Toutefois, on peut regretter que l'inspecteur de sécurité des navires puisse seulement se faire assister par l'inspecteur du travail maritime, qui pourtant dispose de plus de compétences en ce qui concerne les contrôles sociaux à bord des navires (art. 150-3.02). Enfin, il est urgent que l'Agence européenne de sécurité maritime veille à l'harmonisation des contrôles dans l'ensemble des ports de l'Union européenne.

Cet ensemble de mesures devrait contribuer à renforcer la sécurité de la navigation notamment en imposant comme minimum un retour à la procédure la plus sûre, la plus fiable et, tout compte fait la moins coûteuse : la veille à la passerelle par des personnels qualifiés et en nombre suffisants.

- Une directive du 27 juin 2002 prévoit que les Etats membres devront imposer aux navires, même battant pavillon étranger, faisant escale dans leurs ports d'être pourvus, d'une part d'un système d'identification automatique, d'autre part d'un système d'enregistrement des données du voyage.<sup>16</sup>

C'est de cette manière que l'Ocean Jasper a été prise à la suite de son délit de fuite après son abordage avec le Sokalique.

---

<sup>16</sup> Traité de droit maritime P. Bonassies et C. Scaple p 91.

## B. Règlement et avis

La portée des textes de règlement et d'avis dans la législation européenne est trop souple pour être application pour des incidents d'une extrême gravité.

Se ne sont pas des textes à prendre à la légère. Leur emploi doit être très encadré et une harmonisation du droit maritime est une obligation.

L'adoption d'un règlement ou d'un avis laisse trop de champ libre à l'interprétation entre les Etats membre de l'Union Européen.

L'un de ces règlements en matière de sécurité maritime fut le règlement 2158/93 de la commission du 28 juillet 1993 concernant l'amendement à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi qu'à la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par des navires.

Etant donné que les Etats membres ont déjà signé ses conventions un amendement peut être laissé à une plus grande interprétation. Les Etats de toute façon, vont garder l'esprit des conventions déjà en vigueur.

Les gens de la mer n'ont pas attendu que les gouvernements face un geste dans leur direction pour réagir sur la sécurité de leur travail surtout en matière d'abordage.

## Section II Les initiatives privées

### §I- Les associations de marins

Exerçant le métier le plus dangereux du monde, les gens de mer se sont regroupés en association afin de faire changer leur métier afin d'y apporter plus de sécurité.

#### A. Association française des capitaines de navire (**AFCAN**)

L'association française des capitaines de navire a été fondé en 1979 dans le but de défendre les droits et les intérêts moraux et matériels de ses membres et d'améliorer la sécurité en mer.

Nous allons analyser l'organisation et les travaux de cette association

##### 1. L'organisation

L'AFCAN est membre de l'international Federation of Shipmaster's Association, qui regroupe les association de Capitaines des principaux pays maritimes dans le mon entier et compte plus de 9000 adhérents, tous capitaines. L'AFCAN y mène une action très active et a su s'y faire apprécier, si bien que l'un de ses membres y a été premier Vice- Président. Cette Fédération a permis leur entré à l'OMI où ils ont régulièrement un représentant dans la délégation française aux Comité set sous-comité de la sécurité maritime, de la formation et de veille , en particulier. Elle est aussi présent au sein de la confédération européenne des Ship Master's Associations.

## 2. Les actions de l'association

Chaque trimestre une revue « AFCAN information » est publié et est une source de renseignements pour les capitaines et la monde maritime.

L'association fait des propositions et participe à l'élaboration des textes en matière maritime. Elle intervient aussi dans des forums et des conférences pour mettre l'accent sur les problèmes du monde maritimes vu leurs expériences du milieu.<sup>17</sup>

### B. Association des capitaines et Officiers de la Marine Marchande (ACOMM)

Créer en 1956, cette association a pour objectif ;

- Valoriser le transport maritime par des professionnels dont la formation et l'expérience garantissent des conditions optimales de compétence et de sécurité.
- Veiller à l'harmonisation des prérogatives des brevets et aux équivalences des diplômes tant au plan national qu'au niveau de l'Union Européenne.
- Mener des actions orientées vers le développement de leur influence afin d'apporter une contribution la plus efficace possible au respect et à la considération des navigateurs et anciens navigant.

L'association est présente dans plusieurs commissions de travail pour la sécurité maritime d'autres associations internationales dont l'Association Marin Marchande qu'elle a contribué à la fondation ou des organismes internationales comme l'OMI.<sup>18</sup>

L'association participe aussi à des colloques pour faire de leur information de monde de la mer.

Les associations ne sont pas les seuls organismes qui essayent de faire avancé la prévention en matière de sécurité maritime par la même occasion les incidents en matière d'abordage.

Parfois des initiatives viennent d'institution liée à la mer.

## §II- L'IMTM ou Institut Méditerranéen des transports maritimes

L'IMTM été créée en 1967 et a pour objet la formation, les études et la réflexion, l'information et le dialogue. Sous l'égide de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille, il se développe et rassemble un monde pluridisciplinaire de personnes qui peuvent concerter sur les activités maritimes et le transport.

L'IMTM organise des séminaires spécialisés, qui sont autant d'opérations de formation continue. Une journée est consacrée à un thème d'actualité et permet d'entendre les meilleurs spécialistes et de procéder à de larges débats.

Ces séminaires sont publiés dans les Annales de l'Institut Méditerranéen des Transport Maritime. Ainsi le code ISM était le thème de la journée en 1995.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> [www.afcan.org](http://www.afcan.org)

<sup>18</sup> <http://Acomm.nuxit.net/>

Il est vrai que l'idéal c'est que les instruments utilisés en matière de prévention de l'abordage fonctionne.

Ce n'est pas le cas puisque les collisions de navire continuent à se produire avec tous les conventions et directive misent en place.

Néanmoins des enquêtes sont menés dont l'objectif est d'améliorer les textes en vigueur.

---

<sup>19</sup> [www.cdmr.droit.u-3mrs.fr/imtm.html](http://www.cdmr.droit.u-3mrs.fr/imtm.html)

## Chapitre II

### Les bureaux d'enquêtes

Les accidents ne sont pas rares et le Bureau Enquête Accident du ministère des Transports (BEA mer) mettait l'accent sur cette répétition. Dans tous ces évènements de mer, ce n'est pas le droit de la sécurité qui est en cause, mais la façon dont il est appliqué : c'est l'erreur humaine qui en est à l'origine et non l'engin. Il est important d'étudier comment son établit ses rapports

#### Section I

##### Le BEA mer

Le bureau d'enquête accident sur les évènements de mer (BEA mer) a été créé par un décret du 16 décembre 1997. Cela a permis de systématiser et de centraliser les enquêtes, normaliser les procédures, renforcer la formation et l'expérience des enquêteurs, permettre la comparaison des résultats afin de faire ressortir les récurrences.

#### §I- L'organisation

Le BEA mer est un bureau d'enquêtes sur les évènements de mer. Il dépend du Ministère des Transports, de l'équipement, du Tourisme et la Mer.

Il conduit son action indépendamment des autres services du ministère, compétents en matière de détermination et de contrôle des normes de sécurité de la navigation (commerce, pêche, plaisance).

Son action s'exerce dans le cadre des dispositions prévues :

- ✓ Au plan international par le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer adopté le 27 novembre 1997 par l'Organisation Maritime Internationale ;
- ✓ Au plan européen par la Directive 1999 /35/CE du conseil du 29 avril 1999 relative aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse ;
- ✓ Au plan national par la loi du 3 janvier 2002 sur les enquêtes techniques après événement de mer et le décret du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre.

#### §II- Les rapports

Du rapport, comme tous rapports du BEA mer, commence par un avertissement qui précise la finalité de l'enquête menée :

« Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

#### A. Le contenu du rapport d'enquête technique d'abordage entre le Black Sambucca et l'Athineas

L'enquête est ouverte à la suite de la décision du directeur de la BEA mer. Cette décision ce trouve en annexe du rapport d'enquête.

Une enquête par des enquêteurs privés peut être demandée par les assureurs ou les propriétaires des navires pour déterminer les responsabilités et chiffrer les dommages.

Cependant la finalité des enquêtes ne sont les mêmes. Les enquêtes privées sont ordonnées pour déterminer les causes du sinistre et la responsabilité tandis que les enquêtes du BEA mer sont ouvertes pour déterminer les causes d'abordage et en tirer des recommandations aux gens de la mer.

Le rapport contient 6 parties intitulées ; Sources, Navires et Equipages, Circonstance, Conséquence, Observations et Recommandations. De plus le rapport comporte deux annexes qui sont la décision d'ouverture d'enquête et un dossier photographique.

1. Dans la rubrique sources : se trouve les informations sur les intervenants qui ont permis la rédaction du rapport en question. En l'espèce, les enquêteurs ont questionné les équipages et les membres du CROSS Etel près duquel s'est produit le sinistre.
2. L'intitulé les navires et équipages : regroupe des informations sur les navires qui sont en cause et les équipages qui les composent.
3. Dans la partie Circonstances : sont donnés les faits du sinistre. L'abordage dont le rapport en l'espèce fait la description, c'est produit le 17 octobre 2008 au large des Sables d'Olonne entre un chalutier et un voilier. L'incident s'est réalisé à 3h10, lors d'une soirée de pleine lune de bonne visibilité.
4. Les conséquences : se sont que le voilier a eu beaucoup de dégât mais a pu revenir au port par ces propres moyens. Le chalutier quant à lui n'a pas de dommage important.
5. L'Observations : regroupe les détails techniques qui permis d'établir les causes de l'événement de mer. Il a été remarqué que les radars des navires n'étaient pas exploitables. De plus les veilles visuelles sont mal effectuer en raison de la mauvaise installation des cockpits des deux navires. Ensuite Les feux et éclairages du chalutier n'était pas allumés avant la collision. Enfin s'agissant de l'information nautique, il concernait l'arrivée probable des différents concurrents de la course en rade des Sables d'Olonne, Ce renseignement n'était pas donné aux marins pêcheurs.

6. La Recommandation qui ressort de cet enquête c'est d'une part le rappelle de la veille nautique qui doit être assurée sur la timonerie si le champ de vision est réduite dans le cockpit. D'autre part il conseille ;
  - aux skippeurs d'ajouter des feux sur les balcons avant et arrière lors de l'entrée au port. Le feu tricolore existant sur le navire sont adaptés aux gros navires de commerce mais pas au petit bâtiment en situation rapprochée.
  - Aux organisateurs de manifestations nautiques de publier un avis aux navigateurs et éventuellement organiser l'accueil de ces voiliers arrivant au port.<sup>20</sup>

Cet abordage fait partie des trois abordages qui se sont produit en 2008 sur neuf rapports dont le d'enquêtes sur les événements de mer a été chargé.

## B. Le Bilan de 10 ans d'enquête 1997-2007

Pendant cette période d'activité le BEA mer s'est considérablement développée et diversifiée et permet ainsi l'augmentation des nombres d'enquête.

Avec l'application du code de l'OMI et de la directive européenne sur la conduite des enquêtes après événements de mer cela vont accroître encore plus les nombres enquêtes. Cela va aussi avoir une nouvelle conséquence sur le cadre juridique national.

Il ressort de ce bilan que le métier de pêcheur est le métier le plus dangereux au monde. Pour le monde entier, on estime le nombre de pêcheurs à 15 millions de marins, embarqués sur 3,8 millions de navires.

Les statistiques de l'Organisation Maritime Internationale entre 1994 et 1999 font état de 300 à 400 pertes totales, dont la moitié concerne des navires de moins de 12 mètres, les navires de plus de 24 mètres ne représentant qu'un dixième. Ces pertes occasionnent le décès d'une centaine de marins par an.

### 1. Les abordages de navires de pêche

En France, le nombre de marin est de l'ordre de 14 500 lors de ce bilan et il est en baisse. Cependant, le nombre des accidents et des victimes en France sont en baisse depuis 2006. Lorsqu'on compare les différents évènements de mer, l'accident qui revient le plus et en plus grand nombre, c'est les abordages avec 24% par les navires de pêche.

Cela devrait être relativisé selon le BEA mer puisque sur 54 abordages durant cette période de navires de pêche, 5 d'entre eux ont pour conséquences dramatiques de faire des victimes. Parmi les plus grand nombre de victimes se fut l'abordage du Klein Familie et Sichem Pandora en 2006 avec 4 victimes. Les 49 autres abordages n'ont eu pour conséquence que des dégâts matériels mais allant de simple avarie à la perte du navire.

En ce qui concerne la localisation de ces abordages, on constate un nombre équivalent entre les abordages survenant dans les zones situées dans les DST ou leurs abords et ceux survenant en dehors de celles- ci c'est-à-dire au large.

---

<sup>20</sup> Annexe V Rapport d'enquête de BEA mer.

Si les collisions pouvaient être rattachées aux navires de commerce, il a eu depuis 2000 un nombre croissant de collisions entre navires de commerce et de bateaux de pêche. Ensuite, à partir de 2004, est apparue une nouvelle évolution avec des collisions entre navires de pêche.

## 2. Abordages de navires de commerce

Les abordages entre navires de commerce peuvent être distingués :

- ceux qui ont pour origine un problème technique

Nous pouvons citer comme abordages celui entre le Berge Nice et le Seacor Laredo dans le détroit de Magellan, entre le Happy Bride et le Sigmagaz en Loire, ou entre l'ECE et le General Grot Rowecki.

- ceux qui sont imputables au seul facteur humain.

L'abordage le plus important qui a eu pour cause le facteur humain sur lequel a enquêté le BEA mer est celui du Tricolor avec le Kariba, le Clary étant aussi impliqué, et de Nicola et Vicky sur l'épave du Tricolor, auxquels il faut ajouter une centaine de quasi-accidents. Nous pouvons aussi mentionner les abordages FS Louise et Tlemcen à la Couronne à Marseille, ou FS Louise et Pampero.

Les abordages dus au facteur humain peuvent être dus à une mauvaise interprétation d'une situation conduisant à des décisions inadéquates ou à une application erronée incomplète du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

Dans la majorité des cas, ils sont dus à une veille défectiveuse à cause de relâchement de la vigilance, de la mauvaise gestion de ressources passerelle ou par l'augmentation de tâche sans rapport avec la conduite du quart, soit par excès de fatigue, ces deux derniers points étant souvent liés à des effectifs insuffisants.

En matière d'abordage des études ont déjà été menées par le BEA mer en 2001 entre les navires de pêche et de commerce. Vu l'ampleur des abordages ces dernières années, une autre étude s'impose.

## 3. Les apports du travail du BEA mer

S'agissant de leur recommandation, suite à leur mission ces dix dernières années, beaucoup ont été prise en compte tel que :

- ✓ l'équipement des grands navires d'enregistrement de données de voyage « boîte noire »,
- ✓ l'inertage des navires citernes de moins de 20 000 tonnes transportant des marchandises dangereuses,
- ✓ la prise en compte des résultats des organismes d'enquêtes, dont le BEA mer, dans l'élaboration d'une nouvelle Convention Internationale du Travail Maritime,
- ✓ l'embarquement et le port de Vêtement de Flottabilité individuel (VFI)

Cependant il reste encore aujourd'hui d'autre à faire parmi lesquels le BEA mer tient particulièrement à cœur :

- la priorité absolue de la veille nautique,

- l'adaptation de la conduite des navires (pêche, plaisance) aux conditions de mer rencontrées,
- au port effectif des VFI,
- la formation à la sécurité à la pêche,
- la préparation des équipages aux situations d'urgence.<sup>21</sup>

## Section II Les autres bureaux

Il existe d'autre bureau d'enquête en Europe cependant les rapports d'enquête sont centralisé au sein de l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Proche de la sécurité de leur ressortissant les Etats Unis ont des bureaux d'enquête très mobiles dans le monde.

### §I- EMSA Agence européenne pour la sécurité maritime

L'Agence européenne de sécurité maritime est mise en place par le règlement 1406/2002 du Conseil et du Parlement du 27 juin 2002.

L'Agence européenne de sécurité maritime veille à l'harmonisation et l'application des normes de l'Union Européen par les Etats membre.

C'est le sommet européen du 13 décembre 2003 qui a décidé que le siège fut fixé à Lisbonne et est effective depuis le mois de mai 2006.

L'un des premières tâches d'EMSA fut l'évaluation des sociétés de classifications. Elle fut sollicitée aussi pour vérifier le respect des contrôles par les pouvoirs publics dans les ports. L'Agence est un lieu d'échange d'information entre les Etats membre. Cela est illustré le système Safe Sea Net permettant le suivi des navires transportant des matières dangereuses. Elle dispose aussi dans d'un moyen de regroupement et l'harmonisation des enquêtes après accidents.<sup>22</sup>

### §II- NTSB aux Etats Unis

Le NTSB (National Transportation Safety Board) est une agence fédérale indépendante chargée par le Congrès des États-Unis d'enquêter sur chaque accident d'aviation civile sur le territoire national, ainsi que sur les accidents majeurs concernant les autres modes de transport (ferroviaire, autoroutier, maritime et par pipe-line). En outre, cette agence doit émettre des recommandations de sécurité pour la prévention de futurs accidents. Le NTSB détermine la cause probable des éléments suivants :

---

<sup>21</sup> BEA mer ; [www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)

<sup>22</sup> [www.Europa.eu/agencies/community\\_agencies/emsa/index\\_fr.html](http://www.Europa.eu/agencies/community_agencies/emsa/index_fr.html)

- tous les accidents d'aviation civile aux États-Unis et certains concernant les accidents d'aviation publique ;
- certains accidents sur l'autoroute ;
- des accidents ferroviaires impliquant des trains passagers ou tout accident ferroviaire entraînant au moins un accident mortel ou un dommage matériel majeur ;
- des accidents maritimes majeurs, ainsi que tout accident maritime impliquant un navire public et un navire non-public ;
- des accidents de pipe-line impliquant un accident mortel ou des dommages matériels importants ;
- des émissions de matières dangereuses quel que soit le moyen de transport ; et
- certains accidents impliquant des problèmes récurrents

Depuis sa création en 1967, le NTSB a enquêté sur plus de 124 000 accidents d'aviation et sur plus de 10 000 accidents ferroviaires ou routiers. C'est ainsi que le NTSB est devenu la première agence mondiale d'enquête sur les accidents. Joignables 24 heures sur 24, 365 jours par an, les enquêteurs du NTSB voyagent à travers le pays et le monde pour mener des enquêtes sur des accidents majeurs et établir des enregistrements sur les faits, ainsi que des recommandations de sécurité.

Le NTSB a publié plus de 12 000 recommandations pour tous les modes de transport et plus de 2 200 destinataires. Même si le NTSB ne régule pas l'équipement des transports, ni le personnel ou les opérations et qu'il n'enclenche pas d'action de renforcement, sa réputation en matière d'impartialité et de rigueur lui a permis de connaître un réel succès dans l'amélioration de la sécurité dans les transports. Ainsi, plus de 82 pour cent de ses recommandations ont été acceptées par les personnes en mesure d'imposer ces changements. De nombreuses fonctions en matière de sécurité actuellement intégrées aux avions, automobiles, trains, pipe-lines et navires proviennent de recommandations émises par le NTSB.<sup>23</sup>

Nous pouvons faire une conclusion de ce que nous avons étudié jusqu'à présent est que les abordages sont dus en premier lieu à la défaillance humaine et en second lieu à un problème technique plus rarement.

C'est ce facteur humain que les conventions, les directives en Europe veulent éliminer. Comme dit l'adage « l'erreur est humaine ». Sa suppression totale est une utopie. Néanmoins que le nombre de collision diminue est une excellente chose.

---

<sup>23</sup> [www.ntsb.gov/fr/Abt\\_NTSB/history.htm](http://www.ntsb.gov/fr/Abt_NTSB/history.htm)

## Partie II

### Les règlements de conflits en matière d'abordage

Une fois que l'inévitable s'est produit, les propriétaires souhaite connaître le déroulement des faits afin déterminer le responsable de l'abordage. Lorsque l'abordeur est reconnu, se poser la question de règlement de conflit des lois pour savoir qu'elle est la juridiction compétente pouvant trancher l'affaire et répartir des réparations des dommages.

## Chapitre I

### La recherche de la responsabilité

Lors d'un accident qu'il se soit terrestre ou maritime est très important de déterminer celui qui est en tord puisqu'il supportera tous les charges des dommages. Avant d'être fixer sur le responsable, il faut savoir qu'elle juridiction est compétent de juger les faits.

#### Section I

##### La juridiction compétente

La détermination de la loi applicable en droit maritime pose un gros problème de conflit de Loi. C'est aussi le cas en matière des actions en justice.

###### §I- Les conflits de loi

La première convention maritime est la convention de 1910 pour l'unification des règles en matière d'abordage. Elle a été élaborée pour régler les conflits de loi. Toujours en vigueur, elle a pour objet des dispositions de fond concernant la responsabilité découlant de l'abordage. Même adopté en grand nombre par les Etats du monde, certain conflit de lois perdurent concernant l'abordage.

Cette convention se heurt a son premier problème dans l'abordage le 2 août 1926 entre le paquebot français Lotus et du charbonnier à voile turc Bozkout, faisant plusieurs victimes turques. La France défend le seul rattachement à la loi du pavillon en cas d'abordage. Grand émoi, saisi de la Cour permanent de justice internationale dans son arrêt du 7 septembre 1927 retient la thèse turque de la compétence turque, à raison de la nationalité turque des victimes.

La cause de ces difficultés, c'est la détermination de la loi du navire applicable en haute mer, étant malaisé de privilégier un Etat plutôt qu'un autre.<sup>24</sup>

C'est à la suite de cette jurisprudence que deux conventions fut élaborées :

- La Convention de Bruxelles de 1952 a encadré les compétences pénales en cas d'abordage et donné compétences à l'Etat de pavillon.
- La convention de Montego Bay de 1982 envisageant à son tour deux compétences, d'un part l'Etat du pavillon, l'Etat dont le marin est ressortissant national. Les victimes semblent absentes dans la détermination des Etats compétents dans ces textes. Ces conventions s'écarte beaucoup de l'arrêt Lotus de CPI qui a choisi l'Etat dans les victimes sont ressortissant à s'appliquer.

---

<sup>24</sup> Traité de droit maritime Bonassies et Scapet. LGDJ p 262

Selon « l'armateur de France », il est essentiel que la loi du pavillon, la loi française protège les marins français, en protégeant les navires français.

Les Etats du pavillon du navire soupçonné ont recours à des moyens dilatoires pour ralentir ou paralyser les poursuites françaises lorsque se sont des Etats de pavillon de complaisance.<sup>25</sup>

Dernièrement, des abordages ont défrayé la chronique ayant fait beaucoup de victime français, cependant l'Etat compétent fut l'Etat du pavillon.

## §II- Les interrogations pratiques de conflits de compétence pénal

La multiplication des tragédies c'est dernière année mettant en cause l'abordage de navires de pêche français par des navires de commerce étrangers a conduit à s'interroger à nouveau sur les règles de compétence pénale.

Tout d'abord, nous allons attarder sur l'affaire du chalutier Cistude des Sables d'Olonnes avait percuté par le Bow Eagle, un cargo chimiquier battant pavillon norvégien au large de l'île de Sein en Août 2002. Le cargo a poursuivi sa route sans s'arrêter et quatre des sept marins français embarqués sont portés disparus. Le problème de la juridiction pénalement compétente pour connaître cette affaire s'était posé. Le tribunal norvégien de Bergen avait reconnu sa compétence pour connaître de ce drame en considération de la loi du pavillon. Ce tribunal avait alors condamné à 5 ans de prison ferme l'officier de quart au moment des faits (un ressortissant philippin), pour infraction aux règles de navigation. Mais ce tribunal n'ayant pas admis d'autre infraction que celle relative à la navigation, la famille de l'une des victimes avait tender d'obtenir un second procès en France pour non assistance à personne en danger, une infraction apparemment inexiste en Norvège .Ni le juge d'instruction des Sables d'Olonnes, ni la cour d'appel de Poitiers n'ont accédé à une telle demande en 2003<sup>26</sup>.

Le Trans Artic, chimiquier norvégien, a été surpris en flagrant délit de pollution dans le golfe de Gascogne le 17 mars 2005. Des poursuites pénales sont ouvertes devant le tribunal correctionnel de Brest, l'une des juridictions françaises spécialisées en ce domaine. La Norvège décide d'ouvrir également des poursuites pénales, au titre de l'Etat du pavillon ; l'armateur est condamné à une amende de 360.000 euros, fin 2005. En juin 2006, le tribunal de Brest refuse de se dessaisir et condamne l'armateur pour 90 % de l'amende, et le capitaine pour 10 %. Tous deux font appel. Le Ministère de la Justice et le Ministère de l'Equipement et des Transports approuvent cette condamnation, et rappellent les compétences de l'Etat côtier dans la protection de l'environnement marin dans l'espace de la Zone Économique Exclusive. La Convention de Montego Bay comporte des clauses de sauvegarde permettant à un Etat côtier de conserver sa compétence de juridiction, en cas de dommage grave ou d'absence de poursuite dans l'Etat du pavillon.

La cour d'appel de Rennes a soigneusement analysé les conditions dans lesquelles est intervenu le procès pénal en Norvège : de véritables poursuites pénales ayant abouti à des sanctions

<sup>25</sup> Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et océanique, Université de Nantes Vol.13, 2007/3 de Patrick Chaumette. Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon.

<sup>26</sup> Le Marin 7 mars 2003, préc.- CA Poitiers, navire Cistude.

significatives ont été intentées par l'Etat du pavillon. Dès lors, conformément à la Convention de Montego Bay, les poursuites pénales doivent cesser en France en raison d'une part de la priorité des compétences de l'Etat du pavillon, de sa qualité de son intervention, et d'autre part du principe « Non bis in idem », les mêmes faits ne peuvent être sanctionnés deux fois.<sup>27</sup>

Cette décision nous montre que l'Etat français peut admettre la décision d'un autre Etat s'il juge la décision prise soit raisonnable et tient en compte toutes les infractions survenues.

Ensuite, nous allons voir l'affaire mettant en cause l'abordage d'un pétrolier néerlandais Arklow Ranger et le chalutier sablais Pepe Roro.

La collision intervenue en pleine action de pêche avait entraîné le naufrage du Pepe Roro et le décès de trois marins. Quelle juridiction nationale devrait trancher ? Le procureur de la République des Sables d'Olonne c'était déclaré incompétent, ayant observé que l'abordage était survenu en haute mer, et s'était alors dessaisi au profit du parquet d'Amsterdam, Etat du pavillon du navire abordeur.

Dans l'affaire du Kleine Familie, les juges français avaient également admis la compétence d'une juridiction étrangère, au nom du respect de l'autorité de l'Etat du pavillon en l'occurrence Malte. Malte instruit l'abordage et la naufrage. Malte faisant des efforts très récents pour sortir de la complaisance, étant devenu membre de l'Union européenne en 2004.<sup>28</sup>

En absence de poursuite, de procès sérieux ou de sanction, outre leur relation diplomatique, la France pourrait plaider auprès de la cour de justice des Communautés européennes.

### **Le cas du navire Sokalique autorisation de l'Etat du pavillon**

A l'inverse toute autre était la configuration dans le naufrage du Sokalique.

Le 17 août 2007, peu avant 3H30, le caseyeur de Roscoff Sokalique, immatriculé à Morlaix, faisant 19,5 mètres, était très vraisemblablement abordé par le cargo Ocean Jasper, vraquier de 80m immatriculé aux îles Kiribati, hors des eaux territoriales. L'abordage a eu lieu par mer calme, à 60 miles d'Ouessant. A la suite de trois grands chocs, le navire a sombré en moins de 10 minutes. Six marins ont embarqué dans les radeaux de survie, le patron Bernard Jobard a signalé le naufrage, mais n'a pu rejoindre le second radeau et s'est noyé.

Le Cross Corse a reçu le message de détresse, relayé par un autre navire de pêche, puis directement le signal de la balise de détresse. Il a identifié les navires susceptibles d'être impliqués dans l'abordage, par les transpondeurs AIS qui équipent les navires de commerce. A la demande du procureur de la République de Morlaix, la préfecture maritime de Brest a dépêché deux avions des Douanes et de la marine Nationale, un remorqueur militaire et un aviso. L'Ocean Jasper présentait des traces de peinture sur son flanc tribord et un comportement suspect. Chargé d'acier, il venait de Saint-Pétersbourg et faisait route vers la Turquie ; il se serait déroute lui-même vers le lieu du naufrage, puis plus tard reprenait sa route à faible vitesse.

---

<sup>27</sup> Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et océanique, Université de Nantes Vol.13, 2007/3 de Patrick Chaumette. Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon.

<sup>28</sup> Dalloz action droit maritime 2009/2010 édition Dalloz 2009

La convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer a aussitôt été évoquée, notamment son article 97 qui donne compétence en haute mer à l'Etat du pavillon ; l'Etat dont le marin est le ressortissant serait aussi susceptible d'intervenir pour engager des poursuites pénales. Il était aussi possible d'évoquer la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres évènements de navigation. Le déroutement du navire à Brest fut volontaire. De même, il fut indiqué que c'est de manière volontaire que l'équipage a répondu aux questions des enquêteurs. Le Ministère des affaires étrangères a demandé à Kiribati de renoncer à entamer une procédure, de manière à permettre un procès en France ; une autorisation de Kiribati fut même évoquée par le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche. Notre nouveau président a obtenu l'accord de son homologue Anote Kong pour la poursuite de l'enquête en France, l'immobilisation du navire le temps de l'enquête.<sup>29</sup>

Dans le cas où la France est compétente pour juger d'un événement de mer en matière d'abordage. Il est important d'analyser la manière dans le drame est traiter.

### §III- le tribunal maritime en France

Le tribunal maritime commercial est la juridiction spécifique en matière de répression des infractions commises par les professionnels maritimes, les passagers et des plaisanciers comme l'a affirmé la Cour de cassation dans sa décision du 10 mars 1966 (navire Esquirol II, DMF 1966 p335).

Il existe un tribunal maritime commercial (TMC) dans chaque chef-lieu de quartier désigné par décret depuis 1852 autre fois nommé « tribunaux maritimes ».

Le Tribunal de Marseille couvre les quartiers de Martigues, Marseille, Toulon et Nice.

La composition actuelle du TMC est en application de la loi du 24 août 1993 portant réforme de la procédure Pénal.

Un magistrat de siège du tribunal de grande Instance dont le ressort duquel se trouve le TMC qui présidera cette institution. Ensuite, sans doute pour satisfaire aux plaisanciers, qui bien plus souvent que les marins, sont amenés à affronter le tribunal maritime commercial, les modalités de désignation du cinquième membre du tribunal sont élargies si le prévenu n'est pas marin. Au lieu d'un second inspecteur de navigation, seul susceptible d'être désigné aux termes du texte antérieur, le cinquième juge pourra désormais être « un agent des affaires maritimes choisi... parmi les corps d'officier des affaires maritimes, ou de fonctionnaires ou de contractuels de catégorie A des Affaires maritimes ». La fonction de juge avant la réforme était réservé au administrateur des Affaires maritimes, assisté d'un juge du tribunal de grande instance dont relève le quartier, d'un inspecteur de la navigation, d'un capitaine ayant au moins quatre ans de commandement, enfin d'un marin ou officier ayant le diplôme ou brevet que l'inculpé.

La procédure suivie devant le tribunal maritime commercial est caractérisé par son particularisme qui est propre au droit maritime.

La mise en œuvre de l'action publique et l'instruction sont mené par une seule et même personne l'administrateur des affaires maritimes compétent. C'est lui qui juge de la recevabilité de l'affaire

---

<sup>29</sup> Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et océanique, Université de Nantes Vol.13, 2007/3 de Patrick Chaumette. Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon.

en diligentant une enquête à la suite de laquelle il classe l'affaire, la classe en prononçant une sanction ou saisit le tribunal. La personne victime ne peut pas se constituer partie civile. Il n'existe pas un tribunal d'appel. La juridiction supérieure est la Cour de Cassation si une décision de recours est sollicitée.

Lorsque survient un sinistre maritime, il est fréquent qu'après un procès devant le tribunal de commerce, et souvent un procès qui s'est terminer par l'acquittement du capitaine poursuivi, les victimes intentent devant les juridictions de droit commun une action en responsabilité contre l'armateur, action fondé sur la faute du capitaine. Connaissant la décision d'acquittement n'a pas retenu aucune faute au sens de l'article 81 du code disciplinaire et pénal, a-t-elle autorité au civil ? La règle de la loi du 10 juillet 2000 sur la question est illustrée par l'arrêt Atlantic qui a quarante ans d'avance. La cour de cassation a rejeté le pourvoi ainsi formé, relevant que la cour d'appel avait estimé à bon droit que le juge civil avait pu en l'espèce, sans violer l'autorité attachée au jugement du tribunal répressif, «rechercher si le capitaine avait commis des fautes engageant sa responsabilité civile », et par là celle de l'armateur.<sup>30</sup>

Ayant désigné la juridiction compétent et son fonctionnement, il est intéressant de s'attarder sur la responsabilité découlant des sinistre.

## Section II

### Les règles en matière de responsabilité

#### **Notion d'abordage**

Le mot abordage indique par son étymologie qu'il s'agit de la collision de deux bâtiments dont les bords se heurtent.

La loi précise en quoi consiste l'abordage qu'elle régit. Le domaine des règles qui vont être indiqué et ainsi définit par la convention de Bruxelles dans son article1, reprise par la loi du 3 juillet 1967 ; « en cas d'abordage survenu entre navire de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieur, les indemnités dues en raison des dommages causé aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément au disposition suivante, sans qu'il ait à tenir compte des eaux ou l'abordage s'est produit ».

Il suffit donc que l'un des bâtiments soit un navire pour que les règles suivantes s'appliquent. Peu importe que l'autre bâtiment soit un navire de mer ou un bateau de rivière ; peu importe que l'abordage se soit produit en haute mer, dans un port ou dan une rivière.

Pour la loi interne, la définition de l'abordage est beaucoup plus large : s'il y a abordage, comme dans le cas précédent, en cas de collision entre navires « de mer » ou entre navire « de mer » et bateau de navigation intérieur (article 1, al.1), l'alinéa 2 de ce même article élargie assez considérablement le champ d'application du régime en assimilant soit au navire, soit au bateau de navigation intérieur « tout engin flottant non amarré à poste fixe ». <sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Traité de droit maritime Bonassies et Scapell. LGDJ p 82

<sup>31</sup> Droit Maritime Antoine Vialard Collection Droit Fondamental. Presse Universitaire de France.

Le champ d'application de l'abordage est étendu mais reste maîtrisable.

La problématique est la suivante : convient-il, en raison de son particularisme, d'étendre le domaine d'application du droit de l'abordage ou, au contraire, ce particularisme, justifie-t-il que ce domaine d'application soit circonscrit dans la plus large mesure possible ?

Chaque fois que l'évènement présente un lien avec le milieu marin, il relève du droit spécifique de l'abordage. Ce n'est donc qu'exceptionnellement, pour des raisons importantes, que l'application de ce droit est écartée.

Le 23 janvier 1996, le navire Vasya Korobko battant pavillon russe entreprenait d'entrer dans le port de Calais. Malgré ces précautions ce navire en voulant éviter un abordage avec un catamaran, va rater sa manœuvre d'accostage, heurter le quai et entrer finalement en collision avec le Liva, un navire qui se trouvait sur le quai en plein opération de déchargeement d'une cargaison de sucre. Il en résulte des dommages à la fois au navire et au descendeur d'un portique de manutention affecté aux opérations de chargement. Le problème posé au juge était de savoir si fallait-il considérer que l'ensemble des dommages résultent du même événement de mer et leur appliquer collectivement les règles de l'abordage ?

Après une décision rendue par le tribunal de commerce de Saint-Omer le 28 janvier 1999, la cour d'appel de Douai, par un arrêt infirmatif rendu le 17 octobre 2000, rétablira le bon droit. En substance, on en retiendra que l'abordage *stricto sensu* doit relever des règles spéciales consacrées à cet événement de mer, tandis que les divers « dommages collatéraux » qui en découlent en dehors des navires relèveront de l'application des règles du droit commun de la responsabilité civile délictuelle d'autant plus qu'en l'espèce, le dommage subi par le descendeur du portique (qui ne se trouve pas sur le navire Liva) était bien un dommage causé à terre, aux installations portuaires d'un manutentionnaire.<sup>32</sup>

Un arrêt de la Cour de cassation rendu en 2004 confirme ce point de vu concernant de la responsabilité d'un armateur retenue sur le fondement de l'article 1384 du code civil, suite au décès d'un piéton du littoral causé par une puissante vague d'étrave de son navire.<sup>33</sup>

C'est aussi un abordage plus communément appelé abordage sans heurt. Se sont des incidents qui ne sont pas rares. En jurisprudence, on retrouve d'assez nombreux exemples, comme dans l'affaire du navire du navire Ginousse.<sup>34</sup>

#### Sous-section I. Les règles prévues en matière de responsabilité civile

La compétence en matière d'action en responsabilité civile est régit par la convention de 1952 qui est beaucoup plus large qu'en matière pénal au niveau de la compétence. Sont ainsi compétents le tribunal de résidence habituelle du défendeur, le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur (ou sur un navire appartenant au même défendeur), ou enfin le tribunal du lieu de l'abordage lorsque cet abordage est survenu dans les eaux intérieures. Cette convention n'a guère donné lieu à application même avec un grand nombre de ratification.

Contrairement au droit commun, il n'existe pas ici, en matière civile, des responsabilités de plein droit, mais seulement une responsabilité fondée sur la faute prouvée. Cela rend plus importante

<sup>32</sup> CA Douai, 2<sup>e</sup> ch, 17 oct. 2000 navire Vasya Korobko DMF 2002,418, obs. A. Vialard.

<sup>33</sup> Civ 2<sup>e</sup>, 10 juin 2004, n°03-10.837, Bull.civ.II, n°293 ; DMF 2005,109, obs. A. Vialard.

<sup>34</sup> Aix, 14 septembre 1984, DMF, 1985, P 601, obs. P Bonassies ; Cass.com, 7 avril 1987, DMF 1988 p 670

encore la délimitation du domaine d'application de ce régime particulier, même si la jurisprudence tente de procéder à quelque rapprochement, apparemment pour ne pas isoler le droit maritime du reste des évolutions juridiques connues en droit commun.

Trois dispositions précisent que le fondement et les critères de la responsabilité découlant de l'abordage sont « la faute ».

#### §I- L'abordage fortuit, de force majeur ou douteux

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à la force majeur ou s'il y a doute sur ces causes, les dommages restent à la charge des navires qu'ils les subissent et l'on ne distingue même le cas où l'un des navires, voire les deux, aurait été au mouillage au moment de l'abordage comme définit par la loi du 3 janvier 1967 dans son article 2.

Le cas de force majeur n'est pas pris en compte lorsque le mauvais temps a été annoncé. Il en est de même en cas de panne mécanique inopinée.<sup>35</sup>

En revanche, les juges ont considéré comme abordage fortuit celui provoqué par un navire ayant brutalement rompu les amarres par très mauvais temps, avec des vents très violents atteignant parfois 133km/h.<sup>36</sup>

#### §II- L'abordage causé par la faute de l'un des navires

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation totale des dommages lui incombe comme énoncer dans la loi du 3 janvier 1967 dans son article 3. L'armateur ne pourra se dédouaner de sa responsabilité en invoquant un vice caché de son navire ou encore d'éventuel disfonctionnement de celui-ci<sup>37</sup> car il incombe à l'armateur de veiller au bon entretien de son navire et dont assurer leur réparation nécessaire, le tribunal de commerce de Marseille, dans un jugement du 8 juin 2004 a mis en évidence une situation très intéressante dans laquelle l'armateur d'un navire abordeur a pu être exonérer de sa faute sur le fondement du respect des exigences de sécurité déroulant d'un « état de nécessité ». En l'espèce, le navire Kalliste qui rentrait au port de Marseille était entré en collision avec le navire Taricq Ibn Ziyad qui était amarré sur sa route qui venait de rompre ses amarres. Pour réclamer réparation des importants dommages subis, l'armateur du navire abordé soutenait que ces accidents s'expliquaient par la vitesse excessive du Kalliste.

Les juges marseillais ont ainsi admis qu'il avait dans ce cas de figure, non pas une faute de navire abordeur, mais tout au contraire le respect d'une « mesure de sécurité », c'est-à-dire un dommage causé par un acte commis en état de nécessité.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> CA Aix en Provence, 5 novembre 1998, navire Zulu Sea, DMF 2002, n°125, obs. P. Simon et B. Coste : P Bonassies Chron. Droit Positif DMF 2002, HS n°6, n°41.

<sup>36</sup> Com 12 juin 2001 , navire Basque et Ham Hiru , NPT. DMF 2002 n°208, obs. Ph Delebecque : Rev Scapé 2001,177 P Bonassies, chron Droit positif DMF 2002, HS n°6, n40

<sup>37</sup> T. com. Nanterre, 6<sup>e</sup> ch., 30 avril 2004, navire Catharina Charlotte, DMF 2004, p1033.

<sup>38</sup> T. com de Marseille 18 juin 2004, navire Kalliste, DMF 2006, 284. Obs. Ph Delebecque ; P Bonassies. Le droit Positif français 2006, DMF HS n°11juin 2007, n°53 p42.

### §III- L'abordage pour faute commune.

Si l'abordage est causé par la faute commune des deux navires, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises, si se n'est qu'en cas d'impossibilité d'établir cette proportion, la responsabilité est partagée par part égale en référence à la loi du 7 juillet 1967 dans son article 4. Pour une illustration d'un cas de partage de responsabilité, on pourra signaler les cas d'un abordage survenu par très beau temps clair et calme, entre un navire citerne et un chalutier en pêche et ayant entraîné outre des dommages matériels réciproque, des blessures à trois marins (dont le capitaine) abord de chalutier.<sup>39</sup>

### Sous- section II. Les règles prévues en matière de responsabilités pénale et disciplinaire

Sur le plan pénal, la faute génératrice de l'abordage pourra également justifier la mise en œuvre de la responsabilité de l'armateur du capitaine ou de l'équipage du navire abordeur, selon le cas, en vertu de droit pénal commun<sup>40</sup>. Ainsi en cas de décès suite à l'abordage, un délit d'homicide involontaire pourra être retenu et sanctionné sur le fondement de l'article 221-6 du code pénal qui vise « le fait de causer la mort d'autrui (...) par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou des prudences imposées par la loi ou le règlement ».

Les peines prévues par ces textes sont aggravées « en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposé par la loi ou le règlement ».

« Atteinte involontaire à l'intégrité de la personne » sont susceptibles d'être puni au titre de l'article 222-19 du code pénal. Lorsque les préjudices corporels subis son causé dans les mêmes conditions que précédemment (« par maladresse, imprudence,... ») en cas de risque particulier résultant de négligence ou imprudence d'une certaine gravité, il serait également possible d'envisager des sanctions pénal au titre de la mise en danger de la vie d'autrui, se qui au demeurant « est comme dans les cas précédents », autoriserait aussi la mise en cause de la responsabilité des armateurs en tant que personne moral.

En effet l'article 223-1 du même Code sanctionne « le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifeste délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement », tandis que l'article 223-2 étend cette incrimination aux personnes morales. Les manquements aux règlements internationaux pour prévenir les abordages constituent donc, au sens du Code pénal, des « violations d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement » et suffisent à justifier la mise en œuvre d'une responsabilité pénale des navigants. La chambre criminelle de la Cour de cassation retenu à la fois l'homicide involontaire et l'infraction de non assistance à personne en danger à l'encontre du capitaine d'un cargo battant pavillon turc le Marmara Princess, responsable du naufrage du chalutier français le Beau rivage. Ce dernier était passé au mépris du RIPAM à une

---

<sup>39</sup> Sent, Camp 18 juin 1999, DMF 2000, 547

<sup>40</sup> Com. 2 nov 2005, n°04-15.133, navire Txarrena et Eros, DMF 2006, p43.

distance trop faible du bateau de pêche il devrait la priorité, alors qu'il disposait du pouvoir et des moyens nécessaire pour éviter de mettre en danger ce chalutier.

De même dans un abordage lors d'une régate dans la rade de Saint Tropez, à l'occasion de la course Nioulargue 1995, la mort d'un plaisancier a été déplorée. Le tribunal correctionnel de Draguignan a retenu plusieurs responsabilités pénales<sup>41</sup> ;

- Le capitaine (skipper) et le barreur du Mariette ont été déclarés coupable d'imprudence dans leur manœuvres d'évitement (infraction à la convention de RIPAM à son article 13), pour n'avoir pas, trente second avant la collision et malgré les informations données par l'homme de proue, remonté au vent pour éviter le Taos Brett, alors que s'ils avaient lofé ou abattu plus tôt, il e se seraient pas retrouvé plus tard dans l'impossibilité de la faire en raison de la présence à proximité d'autres navires.
- Le barreur du Taos Brett a été déclaré coupable d'imprudence pour n'avoir pas entrepris une manœuvre sur tribord, ou n'avoir pas réduit de vitesse en choquant les écoutes de voile, et pour avoir au contraire poursuivi sa route malgré des avertissements criés par l'équipage du Mariette qui ne pouvait pas manœuvrer, forçant ainsi le passage.

Sur appel, la Cour d'Aix en Provence avait retenu la responsabilité pénale de l'organisateur de la régate pour homicide involontaire d'une part, parce que ce dernier ne pouvait se retrancher derrière une acceptation des risques à la compétition et devrait prendre des mesures propres à assurer la sécurité des participants, et d'autre part parce qu'il avait maintenu en instance de départ de gros navire à l'endroit et au moment où les petits navires de la première course se présentaient sur la même zone, ce qui constituait à leur yeux, l'une des causes directes de l'abordage et une faute génératrice de responsabilité pénale<sup>42</sup>.

Enfin, ajoutons que l'application des articles 80, 81 alinéa 2 ou 83 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande pourrait permettre de sanctionner les fautes nautiques et négligence commises par le capitaine ou l'équipage et ayant provoqué l'abordage, ou éoulant de celle-ci.

Lorsqu'il s'agit de sanctions disciplinaires, elles relèvent de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux. La cour d'appel de Poitiers a ainsi rappelé, selon les termes de l'article 83, que devrait être puni de 3 750 € d'amende et d'un emprisonnement de deux ans (ou de l'une de ses deux peines) « tout capitaine qui après un abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers ». <sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> T corr Draguignan, 18 nov. 1996, navire Taos BrettV et Mariette, DMF 1998, 421 P.Bonassies, chron. Droit positif, DMF 1998, HS n°2, 30, 37.

<sup>42</sup> CA Aix en Provence, 19 janvier 1998, navire Taos BrettV et Mariette, DMF 1998, 429, obs. P Simon

<sup>43</sup> CA Poitier, 3<sup>e</sup> ch.civ., 16 décembre 2003, navires Canouan Sea et Shuttle, DMF 2004, 699, obs. O. Ralson

## Chapitre II

### La réparation du dommage

Lorsque les sinistres se sont produits et que le(s) responsable(s) est (sont) désigné(s), il faut réparer les dommages résultants de l'abordage. Le(s) responsable(s) peuvent bénéficier de limitation responsabilité.

Nous verrons tout d'abord le champ d'application de la limitation de responsabilité, ensuite la manière dont elle est mise en œuvre, enfin dans quels cas le bénéficiaire le perd.

#### Section I

##### Les créances soumises aux limitations de responsabilité

La limitation en joue que pour certaines créances. L'armateur n'est pas la seule personne à pouvoir l'invoquer.

C'est pour cela que nous attarderons sur la détermination de ces créances puis sur les personnes qui peuvent en bénéficier.

###### §I- La détermination des créances

L'esprit des textes sur les créances soumises à la limitation de responsabilité est que la créance soit maritime. Le domaine d'application lorsqu'on l'observe de cette manière est large, cependant, elle ne reste pas moins réduite.

Selon le Professeur Bonassies, trois conditions permettant de définir si une créance rentre dans la limitation de responsabilité sont<sup>44</sup>;

- Que la créance concerne un navire.

Cependant la notion de navire n'est pas définie par les textes en matière de limitation de responsabilité.

Seul le propriétaire d'un navire de mer peut bénéficier de la limitation. Même les propriétaires de navire de plaisance peuvent bénéficier le droit à la limitation. Cependant, l'aéroglissoir qui est considéré comme un navire par le droit français, ne l'est pas pour la convention de 1976.

- Que les créances résultent de responsabilité contre l'armateur.

---

- <sup>44</sup> P. Bonassies et C. Scapel, Traité de Droit maritime, Lgdj, 2006, n°398

Se sont des dettes de responsabilité qu'il s'agisse de responsabilité extracontractuelle, ou de responsabilité contractuelle. Elle pourra être opposée au tiers propriétaire d'un navire accidenté par la faute du navire en cause. Elle pourra être opposée au chargeur qui a mis des marchandises à bord, et dont les marchandises auront été endommagées, ou aux ayants cause du passager disparu dans un sinistre maritime.

Dans le cas où il est opposable à un chargeur ou un passager, elle s'addition aux responsabilités contractuelle comprise dans les régimes de transport de marchandises ou du contrat de transport de passager, illustré par l'arrêt du 31 Octobre 1988, navire King-Lear, DMF 1989, 708, n. M. Guérin et P. Riotte.

Néanmoins certaine dette sont prise en compte même s'il ne relève pas de créance de responsabilité comme par exemple les frais de relèvement d'un navire, ou d'une épave de navire. L'Etat a l'obligation de procéder à l'enlèvement ou au renflouement, chaque fois qu'une épave présente « un danger pour la navigation, la pêche ou l'environnement, (pour) l'accès dans un port ou le séjour dans un port ». Il en résulte, pour les pouvoirs publics, des charges financières très élevées qui exigent un remboursement intégral.<sup>45</sup>

L'Etat voulant indemnisation totale de ces frais mettait en avant qu'il avait émis des réserves à la convention de 1976. La loi du 3 janvier 1967 énonce dans son article 59 « Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, *enlever*, détruire ou rendu inoffensif, un navire coulé, échoué, ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ». Les juges français trouvent logique d'appliquer la convention de 1976 lorsque le navire ou l'épave sont des bâtiments ou des biens étrangers relevant d'Etats contractants<sup>46</sup>

- Que la dette à son origine dans l'exploitation du navire

Pour que la créance née de l'exploitation du navire est la troisième condition pour que l'armateur puisse bénéficier de la limitation de responsabilité. La convention de 1976 prévoit, les créances pour dommages « survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celle-ci ».

## §II- Les bénéficiaires de cette limitation de responsabilité

La limitation profite en premier lieu au propriétaire du navire. Elle s'applique également à l'affréteur, à l'armateur gérant, ainsi qu'au capitaine et à leurs préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions visé à l'article 69 de la loi du 3 janvier 1967. Conséquence de l'affaire dramatique du Tojo Maru (pétrolier en difficulté et qui avait subi des graves avaries en raison de l'échec de l'opération de secours), le bénéfice de l'institution a été étendu aux assistants<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> P. Lebrun de l'intervention de la marine nationale en matière d'événement de mer, DMF 1986, p137

<sup>46</sup> CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch civ, 5 sept 2002, navire Verba, DMF 2003, p 55, obs. O. Humann.

<sup>47</sup> House of Lords 1971, The Tojo Maru, Lloyd's Law Reports 1971, vol1 p. 341

### A- L'armateur, l'armateur gérant et affréteur

La convention de 1976, dispose d'une part que l'expression *propriétaire de navire* désigne « le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer », d'autre part stipule que « l'expression responsabilité du propriétaire de navire comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même ».

Concernant l'affréteur une question c'est posé pour l'affrètement à temps (ou un affrètement coque-nue) s'il pouvait profiter de la limitation de responsabilité au propriétaire du navire, lorsqu'il est responsable du dommage causé au navire. Dans la décision du 12 février 2004 de la Court of Appeal, navire Djakarta répond par le négatif.

### B- Le capitaine et les autres préposés de l'armateur

Se sont les personnes dont les faits et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire. La convention de 1976 prévoit que si une action est formée « contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant », cette personne peut se prévaloir de la limitation.

Lorsque un armateur confie une mission à un sous-traitant, ou a fait confiance à une entreprise de classification, voit sa responsabilité engagée du fait du dommage causé aux marchandises par lui transportées, ou du dommage causé à tel quai heurté par son bâtiment dont le gouvernail a mal fonctionné, ce n'est pas en raison de la faute du sous-traitant, laquelle aurait alors « entraîner » sa responsabilité, comme l'entraîne la faute d'un préposé et particulièrement la faute du capitaine. On est en présence d'un cas de responsabilité personnelle à l'armateur, et non d'une situation où la faute d'un tiers entraînerait sa responsabilité, situation seule prévue par la convention de 1976.

La loi française dans son article 69 prévoit, tout comme la convention de 1957, n'accorde le bénéfice de la limitation, outre l'affréteur ou armateur-gérant, qu'aux capitaines ou autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

### C - Les assistants

Aux affréteurs et préposés, la convention de 1976 ajoute deux catégories bénéficiant du droit de limitation dont l'assistance et l'assureur.

Les assistants profitent de la limitation de responsabilité quelques soient la modalité utiliser lors de son intervention et même s'il n'agit pas en navire.

### D - Les assureurs

Dans son article 1<sup>er</sup>, alinéa 6, la convention de 1976 énonce que « l'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même ».

Cela ouvre un droit personnel incontestable à limitation.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Cass., 7 déc. 1982, navire Jep, DMF 1983. p595 Le Jean.

## Section II

### La mise en œuvre de la limitation de responsabilité

La constitution du fonds de limitation de responsabilité obéit à une procédure réglementée par le décret du 27 octobre 1967 prévu dans son article 59 et suivant portant application de la loi du 3 janvier 1967.

La constitution du fonds interdit à tout créance d'exercer une action relative à des droits auxquels la limitation est opposable, sur d'autre biens de la personne au nom de laquelle le fond a été constitué ( conv LLMC de 1976, article 13, §1<sup>er</sup> – Loi du 3 janvier 1967, article 62, alinéa 3). Elle oblige le juge à ordonner la mainlevée de la saisie conservatoire du navire<sup>49</sup>. Elle interdit toute action contre l'assureur. Elle rend caducs les priviléges maritimes. Enfin, sur le plan international, elle impose une coordination des compétences entre le juge de fonds et le juge du fond lorsque ces juges ressortissent d'Etats différents.<sup>50</sup>

## Section III

### La déchéance de la limitation de responsabilité

L'attitude du bénéficiaire peut le priver de cette institution que l'on considère parfois comme ayant la nature juridique d'un avantage ou une faveur. De quelle attitude s'agit-il ? Jusqu'en 1976, il s'agissait de la faute professionnelle du propriétaire. Depuis cette date, il s'agit de sa faute **intentionnelle** ou de la faute **inexcusable**.

La notion de faute inexcusable fut utilisée pour la première fois en droit international en aérien dans la convention de Varsovie de 1929.

C'est à la même notion que se réfère la convention de 1976 dans son article 4, prévoit qu'une personne responsable « n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

En effet la limitation de responsabilité de responsabilité ne peut pas être invoquée s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels, commis avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, de celui qui, sans cette faute, serait en droit de s'en prévaloir.

Curieusement une telle faute n'a pas été retenue par la Cour de cassation dans une affaire de heurt dommageable d'une installation pétrochimique par un chimiquier au cours de manœuvre d'approche, réalisée sans secours d'un remorqueur, avec l'aide exclusive de son seul moteur

---

<sup>49</sup> Cass. Com. 23 novembre 1993, navire Heidberg, obs. A Vialard. DMF1994, p36

<sup>50</sup> CJCE, 14 octobre 2004, DMF 2005, p14, Obs. P. Bonassies

principal, et en présence d'un propulseur d'étrave tombé en panne.<sup>51</sup> Comme cela ressort dans la solution des juges du fond (tribunal de commerce de Marseille et cour d'appel d'Aix-en - Provence) et dans la critique doctrinale, la manœuvre d'accostage avait de toute évidence été réalisée témérairement, sur les moyens du bord et à la limite de la puissance nécessaire à sa bonne exécution ; l'armement aurait dû ,en particulier veiller à ce qu'une telle manœuvre soit exécutée dans des conditions de sécurité maximales en donnant instruction permanente au bord de faire démarrer ses groupes électrogènes de secours. L'armement et le bord avaient nécessairement conscience que l'accomplissement de cette manœuvre sans de telles précautions rendait probable la survenance de dommages constatés. Selon le Professeur Bonassies la cour d'appel avait retenu, de manière convaincante, qu'attitude d'un armateur négligent qui ne s'est pas donné les moyens de contrôler l'accomplissement par le bord d'importances opérations de maintenance du chimiquier et qui n'avait pas fourni des instructions strictes sur l'utilisation d'équipements électriques constituait une faute inexcusable ainsi qu'une violation des exigences du code ISM (notamment son article 10).

Constituent par conséquent, aux yeux des juges, des cas de fautes inexcusables conduisant à une déchéance du droit à la limitation de responsabilité, tout comportement témérairement dangereux, indigne ou contraire aux règles de conduite attendues d'un professionnel averti et consciencieux. Parmi les exemples nous pouvant citer :

- Le fait pour un capitaine de pêche, auteur d'un abordage, d'avoir navigué à une vitesse de 11 noeuds par visibilité faible et avec radar de bord mal réglé, alors qu'il savait (en sa qualité de pêcheur professionnel), que la zone était fréquentée par des chalutiers de fond. Il n'a pris aucune précaution de sécurité et ne pouvait donc qu'avoir conscience que son attitude entraînerait probablement un dommage.<sup>52</sup>
- Une personne insuffisante, mal formé, et peu organisé comme dans l'affaire du Heidberg DMF octobre 2005, p. 839

Une cour d'appel est allée jusqu'à inventer la notion « d'apparence de faute inexcusable » pour refuser le droit du requérant à la limitation.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> Cass. Com., 8 oct. 2003, navire Multitank Arcadia DMF 2003, obs. P. Bonassies p1057

<sup>52</sup> CA Montpellier, 2<sup>e</sup> ch sect A, 18 nov, 2003, navires l'Anglais et François Delphine, DMF 2005, p. 708.

<sup>53</sup> CA Montpellier, 7 déc. 1999, DMF 2000, p.813, A. Vialard

## Tables des Annexes

Annexe I : Rapport de synthèse de l'étude de trafic maritime en méditerranée occidentale

Annexe II : Rapport du BEA mer « l'expérience de 10 ans d'enquêtes et de recommandations de sécurité »

Annexe III : Le Projet de lois uniformes pour les abordages maritimes de 1888

Annexe V : Rapport d'enquête de BEA mer.

## Bibliographie

### Ouvrages

- P. Bonassies et C. Scapet, Traité de Droit maritime, Lgdj, 2006, n°398
- Dalloz action droit maritime 2009/2010 ed Dalloz 2009
- Droit Maritime Antoine Vialard Collection Droit Fondamental. Presse Universitaire de France
- Alain Bombard raconte La mer Coop édition B,L,T , 1978.

### Revues

- Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports 2006 « La Fatigue et la Code ISM par le Commandant Georges J.Figuère »
- Revue de la mer janvier 2004 n°467
- Institut Méditerranéen des Transport Maritime Annales 2008 p 280 n° 23.

### Articles

- Les Professeurs Jean-Pierre BEURIER et Patrick CHAUMETTE CDMO, Université de Nantes, ABORDAGES DE CHALUTIERS PAR DES CARGOS : FATALITE OU INCONSCIENCE ?
- Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et océanique, Université de Nantes Vol.13, 2007/3 de Patrick Chaumette. Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon.

### Divers

- Cours de M. Michel Botalla-Gambetta sur le droit de la sécurité maritime (Plaquettes de Documents N°3)

### Liste des sites

- AFCAN :[www.afcan.org](http://www.afcan.org)
- ACOMM :<http://Acomm.nuxit.net/>
- IMTM :[www.cdmr.droit.u-3mrs.fr/imtm.html](http://www.cdmr.droit.u-3mrs.fr/imtm.html)
- BEA MER : [www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)
- AESM : [www.Europa.eu/agencies/community\\_agencies/ems/index\\_fr.html](http://www.Europa.eu/agencies/community_agencies/ems/index_fr.html)
- NTS : [www.ntsb.gov/fr/Abt\\_NTSB/history.htm](http://www.ntsb.gov/fr/Abt_NTSB/history.htm)
- Légifrance

## Table des matières

Abréviation .....	5
Introduction .....	7

### Partie I

#### Les moyens de préventions et les bureaux d'enquêtes

Chapitre I : Les moyens de préventions .....	14
Section I : Les moyens législatifs .....	14
Histoire : Les textes internationaux pour un droit unique sur les mers .....	14
SI- Les textes internationaux pour la prévention .....	16
I. COLREG ou RIPAM .....	16
A. Généralités .....	17
B. Les règles de Barre et de Routes (Règles 4 à 19) .....	18
C. Feux et marquage (Règle 20 à 31) .....	23
D. Signaux sonores et lumineux (Règle 32 à 37) .....	24
E. Les exemptions (Règle 38) .....	25
II. La convention "Standards of Training, Certification and Watchkeeping" STCW .....	25
A. Historique .....	25
B. La tenue du quart dans le chapitre VIII .....	26
C. La qualification des personnels navigants .....	27
III. Le code ISM .....	28
A. Les appareils embarqués .....	28
B. Le code ISM et la fatigue .....	28

§II- Les textes européens .....	29
A. Directives Communautaires .....	30
B. Règlement et avis .....	31
Section II : Les initiatives privées .....	31
§I- Les associations de marins .....	31
A. Association française des capitaines de navire (AFCAN) .....	31
B. Association des capitaines et Officiers de la Marine Marchande (ACOMM) ..	32
§II- L'IMTM ou Institut Méditerranéen des transports maritimes .....	32
 Chapitre II: Les bureaux d'enquêtes .....	34
Section I : Le BEA mer .....	34
§I- L'organisation .....	34
§II- Les rapports .....	34
A. Le contenu du rapport d'enquête technique d'abordage entre le Black Sambucca et l'Athineas .....	35
B. Le Bilan de 10 ans d'enquête 1997-2007 .....	36
Section II : Les autres bureaux .....	38
§I- EMSA Agence européenne pour la sécurité maritime .....	38
§II- NTSB aux Etats-Unis .....	38

## Partie II

### Les règlements de conflits en matière d'abordage

Chapitre I : La recherche de la responsabilité .....	41
Section I : La juridiction compétente .....	41
§I- Les conflits de loi .....	41
§II- Les interrogations pratiques de conflits de compétence pénal .....	42
§III- le tribunal maritime en France .....	44

Section II : Les règles en matière de responsabilité .....	45
Sous-section I. Les règles prévues en matière de responsabilité civile .....	46
§I- L'abordage fortuit, de force majeur ou douteux .....	47
§II- L'abordage causé par la faute de l'un des navires .....	47
§III- L'abordage pour faute commune .....	48
Sous- section II. Les règles prévues en matière de responsabilités pénale et disciplinaire.....	48
 Chapitre II : La réparation du dommage .....	50
Section I : Les créances soumises aux limitations de responsabilité .....	50
§I- La détermination des créances .....	50
§II- Les bénéficiaires de cette limitation de responsabilité .....	51
A- L'armateur, l'armateur gérant et affréteur .....	52
B- Le capitaine et les autres préposés de l'armateur .....	52
C - Les assistants .....	52
D - Les assureurs .....	52
Section II : La mise en œuvre de la limitation de responsabilité .....	53
Section III : La déchéance de la limitation de responsabilité .....	53
 Table des annexes .....	55
Bibliographie .....	56

## Résumé :

Le transport maritime convois des produits extrêmement dangereux dont les sinistres ont des conséquences sur l'environnement très catastrophique.

L'abordage possède des instruments de préventions qui ont permis de réduire le nombre de sinistre. L'erreur est source première de ces événements de mer selon les bureaux d'enquêtes.

Cependant, la recherche de responsable permet de désigner les armateurs qui doivent réparer le dommage.

Un système de limitation de responsabilité a été mis en place pour aider ces armateurs.

Lors de ces accidents qui mettent en cause des navires étrangères, les jugements de certains Etats de pavillon ne sont pas sérieux. Le cas Sokalique n'est pas isolé mais que peut-on faire pour améliorer les coopérations de juridiction internationale ?