

LA RÉPARATION DES DOMMAGES RÉSULTANT DES ÉVÈNEMENTS DE MER : CAS DE L'ABORDAGE

Par

Dr. Michel MAKABA NGOMA

Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Kinshasa

INTRODUCTION

L'abordage est une notion qui évoque en premier lieu la piraterie, la prise d'assaut d'un navire. En effet, le dictionnaire Larousse indique comme premier sens de l'abordage « l'assaut donné à un navire ennemi¹ ».

L'abordage était, en effet, une technique très chère aux pirates et aux corsaires, qui n'hésitaient pas à l'utiliser aux fins de pillage et de capture de navire. Toutefois, étymologiquement, l'abordage signifie bord contre bord. La situation d'abordage telle que l'entendent aujourd'hui les juristes maritimes correspond véritablement à la collision entre deux unités de navigation, en mer ou sur un cours d'eau.

L'abordage est un évènement de mer particulièrement redouté des armateurs et des marins. Cela peut s'expliquer notamment par la gravité des dommages pouvant en résulter, autant matériels que corporels, et à fortiori, par les montants souvent considérables nécessaires à la réparation de ceux-ci. En effet, l'abordage est particulier car il s'agit d'une situation qui peut causer un panel très élargi des dommages, aussi bien matériels qu'immatériels, aussi bien personnel qu'au tiers.

D'un cas d'abordage peut découler d'autres situations qui sont à classer parmi les évènements de mer. On peut en ce sens évoquer l'exemple d'un abordage en mer entre deux navires, au cours duquel un navire tiers intervient pour porter assistance maritime constitue également un évènement de mer. Dans ce cas, les situations et les régimes applicables seront alors combinés.

Dans le cadre de cette étude, nous accordons une attention particulière à l'abordage considéré comme un des dangers de la navigation.

¹ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/abordage/160>

Malgré l'évolution technologique et ses résultats spectaculaires dans la marine marchande, l'abordage reste l'un de plus grands risques de la navigation maritime.

De l'abordage ressort plusieurs effets juridiques dans ses aspects tant civils que pénaux. Et dans cette étude nous allons nous atteler sur l'aspect civil qui est « la réparation des dommages survenus par la suite de l'abordage maritime ».

Nous allons faire observer la pertinence de la question de réparation des dommages résultant de l'abordage maritime dans la mesure où elle fait intervenir plusieurs nationalités en même temps et plusieurs droits selon les nationalités de navires, bateaux en collision sur les eaux territoriales de la République Démocratique du Congo ; et d'autre part faire remarquer les imperfections et problèmes de l'application des règles résultants de l'abordage maritime.

I. NOTIONS SUR L'ABORDAGE ET TEXTES APPLICABLES

L'abordage est un des événements de mer. C'est donc un incident de l'exploitation de la voie maritime par les navires et les bateaux

L'abordage est défini et régi par une convention internationale, la convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage² et au plan interne, par la loi du 7 Juillet 1967 relative aux événements de mer³.

L'abordage consiste, au premier chef, en une collision entre deux navires. Cependant, il importe de signaler que les règles de l'abordage s'appliquent également lorsque, sans qu'il y ait contact, un navire a provoqué des dommages à un autre navire, aux personnes ou aux choses se trouvant à son bord⁴. Sur cette base, la notion d'abordage diffère légèrement selon la convention ou la loi, ce qui contribue à définir le champ d'application respectifs des textes⁵.

² La convention a été ratifiée par la France : D.12 Mars 1913, JO, 9 Juillet 1967.

³ Loi n 67-545, 7 juillet 1967, relative aux événements de mer, JORDC, 9 juillet 1967.

⁴ Conv. Art. 13 ; L. art. 6. Sont toutefois exclus de l'abordage, certains événements spécifiques telle la collision entre navire remorqueur et remorqué ou en cas de pilotage : cfr PO VEAUX-FOURNIERIE et D. VEAUX, *Abordage : Transport*, Bruxelles, 1995, p.52.

⁵ MAVUEMBA LUZITUSU KINKELA, *Quelles garanties pour les créanciers maritimes en Droit Congolais ?* Thèse de doctorat, UNIKIN, 2021, p.132.

Les textes ne distinguent pas selon le lieu ou l'événement s'est produit. La convention, voire la loi peuvent donc s'appliquer selon que l'abordage a lieu dans les eaux territoriales, en haute mer, comme dans un port ou dans des eaux intérieures. En revanche, la convention s'applique seulement aux collisions entre navires ou entre navires et bateaux, tandis que la loi, exigeant toujours l'implication d'un navire, étend l'abordage aux « engins flottants non amarrés à poste fixe ».

II. CONDITIONS ET FORMES D'ABORDAGE

A. Conditions

Sur le plan de fait, pour parler d'abordage, il faut qu'il y ait collision de deux bâtiments (soit deux bateaux, soit deux navires ou bateau et navire) et cette collision doit se passer dans les eaux intérieures ou en mer car ces lieux sont les champs d'application de ce bâtiment.

Sur le plan de droit, pour qu'il y ait abordage, il faut que lors du heurt qu'il se fasse remarquer un choc dans l'un des engins ou dans le chef de deux bâtiments en collision ; soit qu'il y ait aussi des dommages causés aux personnes ou aux marchandises.

Il ressort de la jurisprudence que l'abordage doit être accidentel, donc il faut qu'il y ait absence de l'élément intentionnel dans le chef de son auteur.

B. Formes d'abordage

Étant donné que de l'abordage maritime découle des effets juridiques, il est important de savoir les circonstances dans lesquels ils se sont produits. Ainsi, il existe l'abordage douteux, l'abordage fautif et l'abordage fortuit⁶.

a. Abordage douteux

La loi n° 66-98 du 14 Mars 1966 portant code de la navigation ne définit pas *in expressis verbis* l'abordage douteux. Toutefois, elle aborde cette notion dans son article 507 en ces termes « ...ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage ».

Il ressort des termes de la disposition évoquée que l'abordage douteux est celui dont les causes et les circonstances duquel la lumière n'est pas parfaite. Comme qui dirait, c'est flou car ne sachant pas comment est-ce que cet événement s'est produit.

⁶ MAKABA NGOMA M., *Notes de cours de droit maritime*, inédit, UKV/Boma, 2017-2018.

Évidemment lorsque la lumière de l'évènement comme celui de l'abordage n'est parfaite (imparfaite, inconnue, inexplicable), il est difficile en fait comme en droit d'établir en premier lieu la faute (délit), en second lieu la charge dans le chef d'une personne. Par conséquent, la question de la responsabilité apparaît difficile étant donné qu'en droit positif congolais, celle-ci est (en principe) fonction de la faute personnelle et directe (article 258 CCC LIII).

b. Abordage fortuit

L'adjectif fortuit nous donne déjà lumière dans la mesure où il signifie « qui arrive ou on croit arriver par hasard, d'une manière imprévue ». Cette notion se confond à la notion de force majeure car ce sont des paradigmes.

Sur le plan de fait, il faut que trois éléments soient mis en ensemble dans les deux cas :

- L'imprévisibilité : on considère que si l'évènement est prédit, on pourra prendre des mesures pour éviter ou limiter les préjudices ;
- L'extériorité : ça doit être un (des) faits extérieurs qui soit à l'origine de la tragédie ;
- L'irrésistibilité : indique que le fait est insurmontable, il s'agit des catastrophes naturelles telles que la tempête ou des tourbillons.

En ce qui concerne la force majeure, devant ces trois éléments il y a l'impossibilité de faire autrement que d'aller heurter un autre navire. Ici, il y a la volonté de l'homme tel que le choix à faire c'est seulement d'aller heurter l'autre bâtiment.

c. L'abordage fautif

C'est lorsque la faute est établie. S'il n'y a ni doute, ni cas fortuit, moins encore la force majeure. Notons que la notion de l'abordage fautif engendre la question de la faute exclusive et de la faute commune.

Il y a faute commune lorsque la faute établie dans le chef de deux navires. Les deux corps en collision ont contribué à la survenance de celle-ci. Il y a faute exclusive lorsqu'elle est le fait d'un seul navire.

III. CONSEQUENCES POUR L'ABORDAGE

Il est prévu des conséquences consistant d'abord à une obligation de secours mutuel, ainsi que des conséquences sur le plan pénal et sur le plan civil.

En effet, le capitaine de chacun de navire entrée en collision est tenu autant qu'il peut le faire, sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses

passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage, et aux passagers.

L'assistance doit donc être efficace et immédiate. Par ailleurs, le capitaine est tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire, le nom du port d'attache de son bâtiment ainsi que le lieu d'où il vient et où il va.

Au plan pénal, le capitaine qui contrevient aux prescriptions sus-évoquées encoure une servitude pénale d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 1000Fc

Au plan civil, plus qu'un dommage a été causé, il faut le réparer.

IV. LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR L'ABORDAGE MARITIME

En matière maritime comme dans les autres domaines, il est nécessaire que celui qui cause un dommage réponde. Mais en matière maritime, cette obligation présente des spécificités.

Le régime juridique de l'abordage n'est pas soumis à la responsabilité pour fait de chose. En matière d'abordage, on exige ou continue d'exiger la responsabilité pour faute prouvée. La réparation des dommages causés aux personnes, aux choses et même aux navires ou bateaux est adapté selon qu'il s'agit d'un abordage douteux ou fortuit et/ou qu'il s'agit d'un abordage fortuit. Le système est donc adapté.

1. La réparation d'un abordage douteux et de l'abordage fortuit.

La convention du 23 septembre 1910 soumet l'abordage douteux et l'abordage fortuit à un même régime quant à la réparation.

En ce qui concerne l'abordage douteux, c'est le cas où la faute est vraisemblable mais on ne parvient pas à l'imputer. On ne sait pas dire qui a causé quoi. La lumière sur la cause de l'événement n'est pas parfaite.

Pour l'abordage fortuit (force majeure) trois conditions doivent être réunies cumulativement. Il s'agit notamment de :

- L'extranéité : ici, il faut démontrer que l'abordage s'est produit suite à un fait extérieur (exemple : tempête, tourbillon) ;
- L'imprévisibilité : en suite faire voir que c'est par la suite d'un fait imprévu au quel on ne s'attendait pas ;

- Irrésistibilité : indiqué que c'est un fait insurmontable, qu'on ne pouvait pas maîtriser⁷.

Dans le cas d'abordage douteux tout comme celui de l'abordage fortuit, il n'y a pas l'établissement d'une faute ou l'élément sur lequel se fonde la responsabilité. En droit maritime, c'est la faute qui est le régime de réparation.

La solution est donnée à l'article 507 de la loi du 14 mars 1966 portant code de la navigation maritime qui dispose ce qui suit : « si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû en cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés ».

Il ressort donc de cet article que la charge de la réparation pèse sur chaque partie selon les préjudices subis. En d'autres termes, chacun supporte les préjudices qu'il subit.

Cette solution est évidente car conforme au principe du droit maritime qui dit : » *pas de responsabilité sans faute* puis qu'il y a faute dans le chef de l'une de parties que chacune d'elles répare les dommages dont elle est victime.

2. La réparation d'un abordage fautif

Pour l'abordage fautif, ici les règles sont totalement différentes car il faut l'établissement d'une faute. Il faut distinguer selon qu'il s'agit de la faute exclusive ou de la faute commune. Il faut souligner que pour l'abordage fautif, il y a l'obligation de réparation qui pèse dans le chef de l'agent fautif.

- S'il y a faute exclusive (un seul navire en faute), il est évident que la charge de la réparation lui incombe. Il suffit qu'il y ait établissement d'une faute dans son chef, qui soit à la base de la collision.

Comme nous pouvons le remarquer, le régime tel que voulu par le législateur manifestement dans l'article 508 corrobore le principe de la responsabilité du droit commun selon lequel tout fait de l'homme qui cause un dommage à autrui oblige celui par la faute du quel il est arrivé à le réparer ; même si c'est par négligence ou imprudence.

- Pour le cas de la faute commune, la responsabilité de chaque navire respectivement commis. Si d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie, ou si les fautes sont équivalentes causées aux navires à leurs cargaisons ou autres biens.

⁷ [http //www.kgn-lepharecourdoctrine.article.ph8](http://www.kgn-lepharecourdoctrine.article.ph8).

Cependant, la solidarité des navires en faute est retenue à l'égard de tiers pour les dommages causés aux personnes en cas de décès ou blessures.

A. De l'action en réparation

Il faut distinguer selon que l'action est portée devant une juridiction civile ou selon qu'elle est portée devant la juridiction pénale.

a. Devant une juridiction civile

L'action en abordage est entamée conformément au code de la procédure civile congolaise et ceci soit par requête ou par comparution volontaire. L'engin fautif doit être sanctionné pour que la faute commise ne se répète plus ; c'est comme ça que les autres navires se sentiront en sécurité lorsqu'ils doivent emprunter la voie ou la ligne maritime congolaise

La RDC est dotée des OPJ à compétence restreinte dans ce secteur sous instruction de l'O.M.P.

Le cas similaire en 1926 lors de l'abordage entre le navire français lotus et celui de Turc Boi-Kourt, c'est la police qui a arrêté le capitaine Turc et l'officier Français. Ainsi, par instruction, l'OMP fixe le dossier devant le tribunal compétent conformément à l'article 53 du CPP. La loi donne possibilité à la victime d'un préjudice pénal conformément aux conditions prescrites dans le code de procédure pénale congolais.

b. Personnes ayant qualité d'initier cette action

Elle revient à la partie qui s'en prévaut de se montrer diligente par le truchement soit du capitaine, soit du propriétaire, les droits des intéressés étant conservés⁸.

Donc la loi donne la qualité au propriétaire et au capitaine d'agir pour le compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs et de toutes les autres parties laissées par l'abordage. Ici, le principe de nul ne plaide par procureur n'est pas d'application.

Il y a lieu de souligner qu'en matière d'abordage, la loi est plus souple par rapport au droit commun.

Hormis les personnes précitées, il revient aussi à celui qui se prévaut d'une quelconque réparation de saisir la juridiction compétente.

⁸ Art. 513 du code de la navigation maritime.

B. La responsabilité en cas d'abordage maritime

La convention et la loi régissent exclusivement la réparation des dommages tant corporels que matériels consécutifs à un abordage. Elles instituent un régime dérogatoire au droit commun : *la responsabilité pour faute*.

La responsabilité est subordonnée à la preuve d'une faute à l'origine de l'abordage. La responsabilité est donc exclue en cas d'absence de la faute ou lorsque la cause de l'abordage n'est pas établie. A plus forte raison, elle est écartée en présence d'un cas fortuit, d'un événement de force majeure et, plus largement, d'un événement étranger. En effet, s'agissant d'une faute, le fait exonératoire ne doit pas nécessairement présenter les caractères de la majeure⁹.

a. La responsabilité du navire

Il résulte de la combinaison de la loi de 1967 et 1984 que la faute d'un voilier est constituée par la transgression d'une règle de course. Ce point n'est pas en discussion dès lors que le litige soit noué à l'occasion d'une régate.

La responsabilité est fonction d'une faute. Toutefois, on peut être tenu responsable du fait d'un préposé en premier lieu pour qu'en retour qu'il ait une action récursoire.

Pour le cas de l'abordage fautif, le navire en faute est tenu responsable. Ici, c'est lorsque la faute emmène du pilote. L'une des règles importantes dans l'unification du droit du fond est celle qui concerne le pilote dont la faute a entraîné la responsabilité du navire seulement¹⁰ sauf l'action récursoire contre ce dernier. Cette disposition nous emmène sur le plan responsabilité concernant les dommages provenant de la navigation du navire¹¹.

b. La responsabilité du capitaine

Le capitaine joue un grand rôle au tant que le chef de bord. Il assure les attributions nautiques et conserve son autorité sur l'équipage dans la conduite des navires et lorsqu'il s'agira de déterminer les responsabilités. En tant que tel, il voit peser sur lui la responsabilité civile et délictuelle. Mais ici, nous allons juste épingler la question de la responsabilité délictuelle.

La responsabilité du chef du bord est une responsabilité par faute en application de l'article 258 CCLIII.

⁹ Cass. Com. 30 Mars 1966 : Bill. Civ. III, n°182, cf P. VEAUX-FOUFRIERIE et D. VEAUX.

¹⁰ Art. 5, convention de Bruxelles de 1910.

¹¹ Convention sur le rattachement de responsabilité pour faute de pilote.

Le droit de la responsabilité, qu'il suive les règles civiles du droit commun ou les règles du droit maritime, commande de ne pas laisser la victime sans réparation. La notion de la faute du navire constitue une condition préalable et incontournable pour désigner la personne responsable en se référant aux différents arrêts rendus par la cour de cassation Française. Le chef de bord pourra engager sa responsabilité pour faute personnelle ci :

- Il n'invite pas l'équipage, par tempête et dans une passe, à se pourvoir des gilets de sauvetage ou s'assurer ;
- Il navigue mais frôle le vent arrière, ce qui peut provoquer un empannage non contrôlé et blesser un équipage ;
- Le chef de bord est considéré comme gardien du navire. En ce sens, l'arrêt sus évoqué du 08 Mars 1995 énonce clairement « les usages et les règles applicables en matière de course en mer donne au seul skipper le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manœuvres et la marche, chacun des coéquipiers effectuant sa tâche dans l'équipe sous le contrôle et la direction du skipper, lequel exerce donc seul sur le navire les pouvoirs de contrôle et de direction qui caractérise la garde de la chose.

Ainsi, le chef de bord a la qualité de gardien exclusif et a le seul pouvoir de décision quant aux manœuvres à réaliser sur le navire. Cette application stricte de la garde mis à sa charge ne le prive pas pour autant le droit d'évoquer l'application des règles du droit maritime. Ce particularisme du droit maritime connaît un certain assouplissement lorsqu'il s'agit d'établir la faute. Ce dernier est en effet déterminé sur base d'un rapport établi entre le comportement de navire et le respect des règles de la navigation.

La responsabilité du chef de bord pourra être allégée en cas de force majeure, la fait d'un tiers ou encore la faute de la victime.

V. LA COMPETENCE JUDICIAIRE

La convention de 1955 reconnaît la liberté aux parties de choisir d'un commun accord la juridiction ou l'arbitre qu'elles veulent pour résoudre leur contentieux. Hormis cette solution, elle dicte trois critères exclusifs, au choix du demandeur, de rattachement de la compétence civile pour l'action du chef d'un abordage survenu entre navire de la mer et bateaux de navigation intérieure :

- Le premier est celui de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation ;

- Le deuxième est celui du lieu où la saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur ou sur un autre navire de celui-ci au cas où cette saisie a été autorisée ou du lieu où la caution a été versée pour libérer le navire de telle saisie ;
- Le troisième est celui du lieu où l'abordage est arrivé, mais ce critère n'est applicable que lorsque l'abordage est survenu dans les ports ou dans les eaux intérieures.

Pour déterminer la juridiction compétente, il y a des critères légaux et les critères contractuels.

Pour ce qui est des critères contractuels, nous devons savoir que la compétence d'une juridiction est très souvent le résultat d'un choix fait par les parties dans leur pouvoir souverain de détermination du contenu du contrat.

Ce pouvoir d'autonomie contractuel dans le domaine de la juridiction emporte stipulation de certaines clauses dites clauses de prorogation de la juridiction.

Pour ce qui est des critères légaux, il y a les critères du droit uniforme. De façon générale, la juridiction est déterminée par la convention de MONTEGO BAY sur le droit de mer, au sein de laquelle a été développée une conception des juridictions fonctionnelles visant le rapport entre la juridiction de l'Etat de pavillon et des Etats tiers et qui a augmenté la compétence des Etats riverains et tiers en fonction d'une nouvelle série d'intérêts, ne visant plus seulement la liberté de la navigation et d'autres aspects qui relèvent de la communauté territoriale ou même de la communauté internationale elle-même, comme la lutte contre la pollution, contre le trafic de drogue ou de clandestins¹². Les Etats s'obligent à respecter ce règlement qui s'impose en droit international.

¹² LEANZA D. Tuiris di ZIONE NAZIONALE, *Navigazione marittima internazionale*, Mars 1999, p.124.

CONCLUSION

La réparation de dommage en matière d'abordage maritime obéit à un droit spécifique car les réalités sur terre sont différentes de celles sur les eaux.

En droit maritime, la responsabilité est exclusivement fonction d'une faute. Lorsqu'il est démontré que l'abordage est le produit d'un cas fortuit ou le cas d'une force majeure, la charge de la responsabilité incombera alors à la victime car la faute d'un autre agent n'est pas établie.

Toutefois, le principe de la responsabilité du droit commun tel que consacré par l'article 258 du code civil congolais livre III s'applique également lorsqu'il y a faute dans le chef du pilote. On parlera alors de l'abordage fautif et à ce moment-là, c'est le navire abordeur qui sera tenu responsable.

Lorsque la loi consacre la responsabilité sur navire, le législateur de la convention de Bruxelles fait allusion au propriétaire du navire. Il revient alors au propriétaire d'initier une action récursoire contre le pilote.

En parlant de l'abordage fautif, il peut s'agir également d'une faute commune c'est-à-dire que la faute est établie dans le chef de deux navires en collision. Ici, la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité de la faute respectivement commise. La responsabilité est partagée par part égale lorsque la proportion ne peut pas être établie.

La solidarité peut être retenue aussi lorsqu'à l'égard des tiers, il y a eu mort d'homme ou blessures.

La réparation des dommages va généralement de concert avec l'assurance, partenaire historique du développement de l'activité de navigation.

Nous avons soulevé dans la présente étude que les dommages résultant des situations d'abordage sont aussi bien des dommages personnels que des dommages aux tiers. C'est pourquoi, il est nécessaire pour un armateur de se prémunir contre l'ensemble de ces risques : ceux qu'il peut subir d'une part et ceux qu'il peut faire subir, mieux ceux qu'il peut causer d'autre part.

La couverture pour être globale et efficace et permettre l'indemnisation de toutes les dépenses subis par l'armateur, doit comporter d'une part un volet maritime par l'assurance - corps et machine et d'autre part un volet responsabilité qui, peut prendre la forme de garantie.

BIBLIOGRAPHIE

I. TRAITES ET TEXTES LÉGAUX

1. Convention de Bruxelles de 1910 portant unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime.
2. Convention de Bruxelles de 1952 relative à la compétence juridictionnelle en matière d'abordage.
3. Convention de Bruxelles de 1967 sur la responsabilité en matière d'abordage.
4. Convention de MONTEGO BAY de 1982 sur le droit de la mer.
5. Loi n° 67-545, 7 juillet 1967, relative aux événements de mer.

II. OUVRAGES

1. BUERIER J.P., *Droit maritime*, Dalloz action, Paris, 2006.
2. LEANZA D. Tuiris di ZIONE NAZIONALE, *Navigation maritima internazionale*, Mars 1999.

III. COURS ET THÈSES

1. MAKABA NGOMA M., *Notes de cours de droit maritime*, inédit, UKV/Boma, 2017-2018.
2. MAVUEMBA LUZITUSU KINKELA, *Quelles garanties pour les créanciers maritimes en Droit Congolais ?* Thèse de doctorat, UNIKIN, 2021.

IV. SITES INTERNETS

1. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/abordage/160>
2. <http://www.kgn-lepharecourdoctrine.article.ph8>