



BREVES DE COURSIVES

3-2008

dimanche 23 novembre 2008

ABORDAGE FLUVIAL & RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES PASSAGERS

Quelques réflexions sur la législation applicable

INTRODUCTION	2
SECTION 1 : QUELQUES ELEMENTS DE DROIT COMPARE ENTRE ABORDAGE FLUVIAL ET ABORDAGE MARITIME.....	3
§ 1. – COMPARAISON DE LA CONVENTION DE 1960 SUR L’ABORDAGE FLUVIAL ET DE LA LOI FRANÇAISE DE 1934.....	3
§ 2. -COMPARAISON DE LA CONVENTION FLUVIALE ET DE LA CONVENTION MARITIME.	4
SECTION II – LES REGLES RELATIVES A L’ABORDAGE FLUVIAL EN DROIT FRANÇAIS	5
§ 1. LES REGLES RELATIVES A L’APPLICATION DE LA LOI DE 1934.....	5
A - <i>La condition tenant à ce que deux bateaux soient concernés.....</i>	5
B - <i>Champ d’application dans l’espace</i>	6
§2. REGIME DE RESPONSABILITE	6
A - <i>La preuve de la faute</i>	6
B - <i>Le lien de causalité.....</i>	6
C - <i>Prescription.....</i>	7
SECTION III – LA RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES PASSAGERS EN DROIT FLUVIAL	7
§1. – UNE LEGISLATION INTERNATIONALE DIFFICILE A METTRE EN ŒUVRE	7
A – <i>La Convention de 1973 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure</i>	7
1) Quelques mots sur la convention.	7
2) Les principes contenus dans cette convention.....	8
a) Champ d’application	8
b) Limites de responsabilité	8
B. – <i>La convention de 1976 relative au transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN 1976).</i>	9
1) Quelques mots sur la convention.	9
2) Les principes contenus dans cette convention.....	9
a) Champ d’application	9
b) Limites de responsabilité	10
C) – <i>La Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI).....</i>	10
1) Quelques mots sur la convention	10
2) Les principes contenus dans la Convention.	10
a) Champ d’application de la convention.....	10
b) Créances soumises à la limitation	11
§2. – LE DROIT EUROPEEN.....	12
§3. – LE DROIT FRANÇAIS	13
A – <i>S’agissant de la responsabilité vis-à-vis de ses propres passagers.....</i>	14
B – <i>S’agissant de la responsabilité du propriétaire de navire vis-à-vis des tiers.</i>	14
CONCLUSION	14
ANNEXE	15

Introduction

Il était environ 22h ce samedi 13 septembre 2008 lorsque le bateau-mouche "La Besogne" a violemment percuté par l'arrière une petite vedette de plaisance, causant une importante voie d'eau, puis le rapide naufrage de l'embarcation, louée par quatre familles.

Des douze personnes qui se trouvaient à bord, un homme de 45 ans et un garçonnet de 6 ans, restés prisonniers dans la cabine, sont décédés peu après le drame. Les dix autres passagers ont pu rejoindre à la nage les berges. Aucun passager du bateau-mouche, qui a une capacité de 400 personnes, n'a été blessé.

L'accident s'est produit tout près du pont de l'Archevêché, derrière la cathédrale Notre-Dame. Il s'agit d'un passage à sens unique où les trématages (dépassemens) et demi-tours sont interdits, selon une source policière. «C'est un endroit très dangereux pour la navigation, accidentogène (...), où il faut circuler lentement», a alors relevé le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau.

Les enquêteurs ont tout de suite privilégié la thèse d'une «vitesse trop élevée» de La Besogne pour expliquer cet accident. La vitesse est limitée à 12 km/h sur la Seine dans Paris pour les péniches et bateaux-mouches et à 18 km/h pour les embarcations de plaisance. Le pilote du bateau-mouche a lui-même reconnu au cours de sa garde à vue qu'il naviguait trop vite, a ajouté cette source, précisant que des témoins avaient fait état d'une «importante différence de vitesse entre les deux bateaux».

Plus de 400 bateaux naviguent sur la Seine chaque jour dans la capitale, selon la Préfecture de police (PP), dont la brigade fluviale mène fréquemment des opérations de sensibilisation sur les dangers de la vitesse. Le 6 juin, une de ces opérations avait ainsi conduit à un rappel à l'ordre pour 15 embarcations naviguant à une vitesse excessive sur 42 contrôlées.

Les collisions entre bateaux restent exceptionnelles¹, même si le bateau "La Besogne" semble un habitué des accidents sur la Seine.

Les premiers éléments de l'enquête ont démontré que les 2 embarcations voguaient dans le même sens et que le pilote du bateau-mouche « est venu coincer la vedette contre la pile du pont ».

Le secrétaire aux Transports, Dominique Bussereau s'est engagé, quelques jours plus tard, à améliorer la sécurité de la navigation fluviale².

Hormis ces quelques rares lignes sont extraites d'articles publiés sur Internet, l'incident est, somme toute, quasiment passé inaperçu.

Il nous a pourtant incité à nous intéresser aux règles applicables en matière d'abordage fluvial et surtout en matière d'indemnisation des passagers.

¹ Voici ci-après les dernières « affaires » :

- le 19 août 2003 : le bateau-mouche "La Besogne" (Compagnie des Bateaux-Mouches) heurte de plein fouet un canot pneumatique de type Zodiac, causant la mort de son pilote. L'accident se produit en aval du pont des Invalides, à hauteur du port du Gros Caillou (VIIIe-VIIe arrondissements). La victime, un homme de 45 ans, était le patron d'une péniche-concert. Il était connu pour sa maîtrise de la navigation et sa connaissance du fleuve.
- le 11 août 1997: "Le Parisis" (compagnie Vedettes du Pont-Neuf), naviguant à 7 ou 8 km/heure, heurte une des piles du Pont-Royal en faisant une manœuvre. Sur les quelque cent passagers embarqués, 27 touristes, dont 15 de nationalité étrangères, sont blessés.
- le 24 mars 1996: le bateau de promenade "Bel Ami", transportant 150 personnes, heurte une pile du pont des Invalides, occasionnant des blessures légères à huit passagers. Le bateau percute aussi deux autres bateaux de promenade à l'arrêt et un bateau-restaurant. L'arcade du pont est très endommagée.
- le 26 mars 1995: un bateau de la compagnie "Les vedettes du Pont-Neuf" heurte un pilier du pont de Bercy, en raison d'une avarie de gouvernail. La vedette subit quelques dégâts, mais le pont n'est pas endommagé.
- le 11 mars 1995: une vedette des Bateaux Parisiens heurte un pilier du Pont-Royal. Une dizaine de personnes sont légèrement blessées. L'alcootest du pilote se révèle positif.
- le 23 mars 1989: le bateau-mouche "La Besogne", qui descend la Seine à 14 km/h, percute un convoi de quatre barges de graviers remontant le courant. Un étudiant portugais de 28 ans décède après avoir eu la tête écrasée par la fermeture brutale d'une porte coulissante. Une vingtaine de passagers sont blessés. Le bateau-mouche, qui a grillé le feu rouge sous le pont du Châtelet, n'a pu éviter le convoi fluvial de près de 2.500 tonnes. En 1996, le PDG de la Compagnie des Bateaux-Mouches Jean Bruel, voit sa peine d'amende, prononcée un an plus tôt, réduite de 150 000 à 30 000 francs.

² http://www.mer.gouv.fr/article.php3?id_article=8547

Il faut en effet savoir que l'abordage fluvial et l'abordage maritime ne sont pas régis par les mêmes règles.

Ainsi, si l'abordage maritime bénéficie d'une législation relativement récente³ et protectrice des passagers transportés par voie maritime, il en est autrement des règles relatives à l'abordage fluvial et à l'indemnisation des éventuels passagers transportés.

S'agissant de l'abordage, celui-ci est régi, en droit français, par la loi du 5 juillet 1934⁴, elle-même directement inspirée d'une convention internationale de Genève, du 29 décembre 1930.

Cette convention n'a cependant pas été ratifiée par la France, et l'on se réfère alors à une seconde convention, signée à Genève le 15 mars 1960, relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, et publiée par décret en date du 22 mars 1968⁵.

Cette convention est en vigueur depuis 1966, avec 13 Parties contractantes: Allemagne, Autriche, Bélarus, Fédération de Russie, France, Hongrie, Kazakhstan, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie et Suisse.⁶

Les règles qu'elles consacrent sont de fait très proches de celles retenues en 1930, et donc de celles émanant de la loi française.

Quant à la responsabilité liée au transport de passagers par voie fluviale, elle n'est à ce jour règlementée par aucune Loi ou Convention Internationale applicable en France.

Ce bref article sera donc l'occasion de rappeler les règles applicables à ce type d'accident et de noter les différences avec les règles relatives à l'abordage maritime.

Section 1 : Quelques éléments de Droit Comparé entre Abordage Fluvial et Abordage Maritime

Deux points à aborder : La comparaison entre la la Convention de 1960 et loi fluviale de 1934 et la comparaison entre la législation maritime et la législation fluviale.

§ 1. – Comparaison de la Convention de 1960 sur l'abordage fluvial et de la loi française de 1934

Cette convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des parties contractantes, soit au bateau, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord. Elle régit également la réparation de tout dommage, résultant soit de l'exécution ou de l'omission d'une manœuvre, soit de l'inobservation des règlements, qu'un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage. Elle est entrée en vigueur en 1966 et dix pays européens y sont parties contractantes.

Au titre des différences :

a) La loi française précise que ses dispositions s'appliquent quand l'un des bateaux est immobile au moment de la collision, soit qu'il ait mouillé, soit qu'il se trouve à quai ou immobilisé par un procédé quelconque. Ces termes larges englobent toutes les causes d'immobilisation, y compris les causes accidentelles (prise dans la glace, échouement, chavirement, naufrage...).

Au contraire, la Convention de 1930 paraissait limiter l'application de l'alinéa 1 au cas de mouillage, acte volontaire. On sait que cette disposition a pour origine le désir d'exclure la présomption existante dans

³ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. Com., 5 novembre 2003, Bull., IV, n° 159 : "En cas d'abordage entre deux bateaux de navigation intérieure, la loi du 5 juillet 1934 est seule applicable. A violé par fausse application l'article 1384, alinéa premier, du code civil et défaut d'application la loi du 5 juillet 1934, la cour d'appel qui a fait application des règles de la responsabilité civile à une collision entre deux motos des mers sur un lac. La loi de 1934, applicable en matière de navigation intérieure est, à l'instar de celle de 1967, exclusivement fondée sur la notion de faute.

⁴ Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure, JO du 28 juillet 1934.

⁵ Décret n°68-254 du 13 mars 1968, JO 22 mars 1968, p. 2947, en annexe, page 153.

⁶ <http://www.unece.org/trans/doc/2007/sc3/ECE-TRANS-SC3-2007-10f.doc>.

certaines législations en faveur du bateau au mouillage. L'extension de la Convention à tous les cas d'arrêt des bateaux est prévue par l'article 11 du Protocole-Annexe.

b) La loi française n'a pas repris les dispositions de l'article 7 de la Convention qui écartent la nécessité d'un acte spécial de procédure pour mettre en jeu la responsabilité de l'auteur de l'abordage; en effet, dans le droit interne français la mise en cause des responsabilités à la suite d'une faute n'est soumise à aucune forme particulière. Par contre, la loi française aurait pu répéter l'alinéa 2 de l'article 7 de la Convention selon lequel n'existe aucune présomption de faute quant à la responsabilité de l'abordage. En ne répétant pas cette disposition, la loi française prête à confusion, car on pourrait penser que la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 du Code Civil à l'encontre du gardien de la chose s'applique aux propriétaires de bateaux fluviaux. En réalité l'objet même de la loi est d'écarter la responsabilité du fait des choses pour la remplacer par la responsabilité délictuelle; dès lors il est certain qu'en matière fluviale, comme en matière maritime, c'est l'article 1382 du Code Civil qui s'applique et non l'article 1384.

c) La loi française n'a pas repris les dispositions de la Convention de 1930 relatives à la suspension de la prescription dans le cas où le bateau fautif n'a pu être saisi dans les eaux françaises. Au contraire, la loi sur l'assistance maritime et la loi sur l'abordage en mer mentionnent expressément cette cause de suspension des délais de prescription. De même la loi française ne contient aucune disposition relative à la limitation de responsabilité de l'armateur fluvial alors qu'en droit maritime cette limitation existe en France comme dans les autres pays. C'est une carence très importante de la législation française, étant donné que nombre de bateaux fluviaux naviguent à l'étranger et se trouvent alors en plus mauvaise situation que les armateurs locaux. De plus, même dans les eaux françaises, les risques de dommages au tiers sont devenus importants par suite de la vitesse à laquelle circulent les automoteurs et par suite des transports d'hydrocarbures par la voie fluviale. Les armateurs fluviaux sont donc engagés sans limite sur l'ensemble de leur fortune terrestre et fluviale et non pas comme en droit maritime sur chaque fortune de mer seulement.

d) Enfin la loi française ne contient aucune disposition relative aux bateaux fluviaux appartenant à l'Etat. En droit interne français, il est certain que des bateaux fluviaux appartenant à des Services publics civils ou militaires seraient soumis aux règles exceptionnelles du droit public en ce qui concerne la responsabilité de la Puissance publique et le contentieux administratif.

§ 2. -Comparaison de la Convention fluviale et de la Convention maritime.

La Convention de Genève sur l'abordage en matière fluviale est très proche de la Convention de Bruxelles sur l'abordage en mer dont elle reprend les dispositions essentielles.

Notamment :

- elle consacre les solutions adoptées par le droit maritime dans les trois sortes d'abordage : fautif, fortuit, douteux;
- elle assimile à l'abordage, comme la Convention de Bruxelles, les dommages causés aux bateaux, aux personnes ou aux biens se trouvant à bord par suite d'une inobservation des règlements ou par suite de fausse manœuvre, sans qu'il y ait eu collision;
- elle est plus explicite que la Convention maritime en ce qui concerne la responsabilité des bateaux remorqués, en ce sens qu'elle prévoit que, quand plusieurs bateaux sont à la traîne du même remorqueur, chacun n'est responsable que de ses propres fautes. Sur un point, la Convention de Genève a un champ d'application plus large que la Convention de Bruxelles. C'est quand elle prévoit que le régime de l'abordage s'applique aux hydroglisseurs, aux sections mobiles des ponts de bateaux, aux bacs, aux grues, et à TOUS LES ENGINS FLOTTANTS.

Au contraire la Convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux navires ayant juridiquement cette qualité et non à tous les engins maritimes. Par contre la Convention de Genève diffère nettement de la Convention de Bruxelles dans deux domaines :

1) Elle n'a pas repris les dispositions de celle-ci relatives à l'obligation pour chaque capitaine de porter secours à l'autre navire s'il se trouve en danger. Il n'existe pas en droit répressif français de régime disciplinaire propre aux navigateurs fluviaux et le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande ne s'applique certainement pas en la matière ; par conséquent seul l'article 63 du Code Pénal sur la non-assistance à des personnes en péril pourrait être appliquée dans le cas où, à la suite d'un abordage, le patron d'un des bateaux ne viendrait pas au secours de l'autre bateau.

Toutefois, sur le Rhin, les articles 89 et 90 du Règlement de Police pour la navigation du Rhin du 1er janvier 1955 créent une obligation générale de sauvetage des personnes à bord, qui incombe au conducteur de l'engin. De plus tout conducteur d'un engin se trouvant à proximité d'un bateau victime d'un accident doit lui porter secours quand il y a menace d'obstruction du chenal ou péril de vies humaines;

2) De plus, en ce qui concerne l'étendue de son application, la Convention de Bruxelles s'applique quand le navire abordeur et le navire abordé portent le pavillon d'Etats qui l'ont ratifiée, quel que soit le lieu de la collision. Au contraire la Convention de Genève a un domaine territorial; elle règle seulement les abordages survenus dans les eaux d'un des Etats contractants; étant encore précisé qu'elle ne s'applique pas dans les eaux où la navigation est réservée aux nationaux, non plus que dans les lacs se trouvant à l'intérieur d'un seul Etat et sans communication avec d'autres voies navigables.

Section II – Les règles relatives à l'abordage Fluvial en Droit Français

Il s'agit de déterminer les conditions d'application de la loi et de définir le régime de responsabilité applicable.

§ 1. Les règles relatives à l'application de la Loi de 1934

La loi relative à l'abordage en eaux intérieures s'applique à une seule condition, « *en cas d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure* ».

A - La condition tenant à ce que deux bateaux soient concernés⁷

En matière d'abordage fluvial, la notion de bateau est vaste, et elle englobe tant la coque de l'engin flottant que ses accessoires. Il a été ainsi jugé qu'une corde de halage d'un bateau qui endommage la coque d'un autre bateau constituait un abordage⁸.

Bien d'autres hypothèses d'abordage doivent cependant être envisagées, l'accident ne survenant pas nécessairement entre deux bateaux.

S'il ne s'agit ni d'un bateau ni d'un navire, le droit commun de la responsabilité délictuelle des articles 1382 et suivants du Code Civil s'appliquera. Ce sera alors le régime de la prescription qui changera, passant la limite pour agir contre le responsable de 2 ans à 30 ans !

En matière d'abordage⁹ en eaux intérieures le navire de mer bénéficie d'un régime différent. Cette situation ne trouvant pas de solution dans la loi de 1934, l'on se référera à un autre texte : la loi du 7 juillet 1967¹⁰, qui prévoit expressément ce cas et l'intègre dans son champ d'application.

En effet, la loi qui régit l'abordage pour les navires de mer prévoit expressément qu'elle a lieu de s'appliquer même si l'abordage a lieu dans les eaux intérieures, dès lors qu'un navire est en cause.

⁷ Voir l'étude consacrée à la notion de bateau en page 35.

⁸ Cour d'Appel de Paris, 11 mai 1938, Gazette du Palais 1938, volume 2, page 260.

⁹ Ce thème de l'abordage sera traité plus profondément ultérieurement, page 59.

¹⁰ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, article 1.

B - Champ d'application dans l'espace

« **Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus** ». Là où la loi ne distingue pas, nous ne devons pas distinguer. En suivant ce précepte, le champ d'application de la loi de 1934 s'élargit considérablement dans l'espace, au moins théoriquement. En admettant que deux péniches françaises s'abordent en mer, c'est bien à la loi relative à l'abordage en navigation intérieure qui s'appliquera.

§2. Régime de responsabilité

Le régime de responsabilité est basé sur la faute de l'un des bateaux. Comme pour le régime de responsabilité pour faute de droit commun (article 1382 Code Civil), la victime du préjudice devra prouver l'existence d'un lien de causalité entre le dommage qu'elle a subi et la faute de celui à qui elle l'impute.

A - La preuve de la faute

La preuve de cette faute doit être rapportée par la partie qui demande la réparation de son préjudice. Elle peut être rapportée par tout moyen (témoignage ou présomption judiciaire (position des bateaux...)).

Elle est caractérisée dès lors qu'il y a eu une violation volontaire d'un règlement, ou un comportement dangereux pour les autres usagers.

La réparation des dommages incombera alors entièrement à celui qui a commis la faute en application de l'article 3 alinéa 1^{er} de la loi.

Dans l'hypothèse d'un abordage consécutif à la faute de plusieurs bateaux est prévue à l'article 5 de la loi. La solution proposée est simple dans son principe : chacun contribue à la réparation de l'ensemble des dommages proportionnellement à la gravité de sa faute.

Mais l'on se rend bien compte qu'il n'est pas toujours facile de déterminer la part de faute de chacun dans un accident. Le texte propose alors une échappatoire : tous les fautifs se partagent par parts égales les réparations.

Enfin, lorsque personne ne peut rapporter la preuve d'une faute, ou si l'abordage est dû à la force majeure, l'article 2 de la loi énonce simplement que chacun supporte ses propres dommages.

B - Le lien de causalité

Ce lien de causalité entre la faute et le dommage est évident lorsque la faute d'un conducteur a provoqué la rencontre des deux bâtiments.

La question est plus délicate lorsque les deux bâtiments ne se sont pas touchés. Comme en droit maritime, la loi de 1934 a vocation à s'appliquer dans une telle situation¹¹.

Les tribunaux exigent quand même que soit rapportée la preuve de ce lien, qu'il n'est pas toujours aisément de rapporter. A ce titre, citons le cas des amarres d'un bâtiment qui sont rompues alors qu'un bateau venait de passer à proximité. Il n'est pas sûr que cette rupture soit due aux vagues créées par le bateau en mouvement, les amarres pouvant être en mauvais état¹².

¹¹ Article 8 de la loi du 5 juillet 1934 : « *Les dispositions de la présente loi s'étendent (...) alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.* »

¹² Tribunal de Commerce de la Seine, 4 avril 1968, Droit Maritime Français 1969, page 342.

C - Prescription

Sur ce plan, la loi de 1934 est presque identique à la Convention de Genève du 15 mars 1960 : l'action en réparation de dommage doit être intentée dans les deux années succédant à l'événement.

Une différence existe néanmoins entre les deux textes concernant le point de départ de la prescription des actions récursoires. L'action récursoire se prescrit dans un délai d'un an à compter du jour du paiement dans la loi française (article 7).

Elle est prescrite dans le même délai dans le texte de la Convention (article 7), mais à partir :

- soit du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la « responsabilité solidaire » est intervenue,
- soit du jour du paiement.

La Convention prévoit un dernier cas, en énonçant que ce délai ne court que du jour où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son codébiteur.

Même si elles sont anciennes, les règles relatives à l'abordage fluvial restent d'actualité et peuvent recevoir application.

Par contre, s'agissant de la responsabilité du transporteur fluvial (ou du propriétaire de bateau) relativement aux dommages causés aux personnes physiques, force est de constater que la législation internationale n'est que parcellaire et que la législation française est inexistante.

Section III – La Responsabilité vis-à-vis des passagers en Droit Fluvial

La matière est régie depuis 1973 en Droit International. Cependant, les restrictions apportées au champ d'application des conventions font que de nombreuses voies fluviales restent, pour l'instant, hors du champ d'application desdites conventions et restent soumises à un droit national Français qui ne prévoit rien de spécial pour régir la matière.

Ce fait devrait pourtant pouvoir évoluer avec la modification de la Convention de Strasbourg actuellement en discussion.

§1. – Une législation internationale difficile à mettre en œuvre

Trois conventions importantes doivent être mentionnées dans le cadre de cette étude. Il s'agit tout d'abord de la convention de Genève de 1976 relative à relative au transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (dite CVN) et la Convention de Genève de 1973 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure.

Il y a enfin la Convention de Strasbourg de 1999 Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) qui tente de rassembler les deux problématiques en un seul et même texte.

A – La Convention de 1973 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure

1) Quelques mots sur la convention.

Cette convention a été signée à Genève le 1^{er} mars 1973. Cet instrument international visait à permettre au propriétaire d'un bateau de navigation intérieure de limiter sa responsabilité à l'égard de certaines réclamations en constituant, devant l'autorité compétente d'une partie contractante, des fonds de limitation d'un montant stipulé par la Convention.

La Convention n'est jamais entrée en vigueur car elle n'a été ratifiée que par un Etat (L'URSS à l'époque).

La Convention CLN étant devenue périmée avant même d'entrer en vigueur, le Comité des transports intérieurs de la CEE, à sa cinquante-deuxième session tenue en février 1990, a reconnu la nécessité d'élaborer un nouvel instrument juridique afin de limiter la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure sur le plan européen. Deux méthodes retiennent actuellement l'attention pour parvenir à ce nouveau régime juridique : soit l'adhésion des Etats qui ne sont pas encore membres de la CCNR à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLNI) 5/ élaborée dans le cadre de la CCNR, soit la préparation d'un nouvel instrument paneuropéen sur la base de la CLNI.

2) Les principes contenus dans cette convention.

a) Champ d'application

Il est prévu à l'article 1^{er} que le « propriétaire¹³ d'un bateau de navigation intérieure peut limiter sa responsabilité ».

Quant aux créances pouvant faire l'objet d'une limitation, elles sont énumérées à l'article 4, et notamment les créances pour décès, blessures ou toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale « de toute personne se trouvant à bord du bateau, de toute autre personne, si le préjudice a été causé par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord ou non du bateau, et dont le propriétaire est responsable en raison de l'exploitation du bateau.

En sont cependant exclues *les « créances des personnes transportées en vertu d'un contrat de transport de passagers ».*

Cette convention ne règle donc pas le sort des passagers transportés à titre onéreux à bord d'un bateau de navigation intérieure, propos de notre « brèves de coursives ».

b) Limites de responsabilité

Elles sont fixées à l'article 6 de la convention ; Celui-ci prévoit différentes limitations selon que le navire soit destiné au transport de marchandises (il est alors fait une seconde distinction entre les bateaux munis ou non de propulsion mécanique), ou un remorqueur/pousseur, ou enfin un engin ou outillage flottant.

Ainsi, pour les bateaux destinés au transport de marchandises, la limitation va de 200 frs pour les bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion à 100 frs par tonne de portée maximale en lourd pour les navires dotés d'une propulsion mécanique, majorée d'une somme de 200 frs par cheval vapeur de puissance des moyens de propulsions.

Pour les bateaux non destinés au transport de marchandises, la limitation est de 600 frs par m³ du déplacement au plus grand enfoncement autorisé

Enfin, pour les remorqueurs et pousseurs, la limitation est de 200 frs par cheval vapeur de puissance des moyens de propulsion.

Les engins ou outillages flottants bénéficient d'un autre calcul en ce sens que leur limitation est équivalente au tiers de leur valeur de renouvellement au moment de l'événement.

Le paragraphe 2 de l'article précise qu'en aucun cas, le montant du fonds ne pourra être inférieur à 44 000 frs, soit environ 35 000 EUR.¹⁴

¹³ L'article 2 précise que la « présente convention s'applique également à l'exploitant, au locataire, à l'armateur gérant ainsi qu'à l'affréteur du bateau (...). La faculté de limitation de la responsabilité s'applique aussi au capitaine, au pilote, aux membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire (...).

¹⁴ Un franc de 1973 valant 0,78819 : http://www.insee.fr/fr/indicateurs/indic_cons/pouvoir_achat.xls

Cet article précise enfin que le montant du fonds pour les dommages corporels est égal au triple des montants fixés par l'article 6 (au double pour les dommages liés à la pollution des eaux).

Compte tenu du mode de calcul de la limitation, des montants, et du faible intérêt que cette Convention a suscité auprès de la Communauté Internationale, elle n'est jamais entrée en vigueur et n'a jamais été appliquée.

S'agissant du sort des passagers, explicitement exclus par ce texte, une seconde convention est intervenue en 1976 afin de tenter de régler le sort de l'indemnisation des passagers transportés à titre onéreux.

B. – La convention de 1976 relative au transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN 1976).

1) Quelques mots sur la convention.

Cette convention a été signée à Genève le 6 février 1976. Elle n'est cependant jamais entrée en vigueur, un seul état ayant contracté, la Fédération de Russie.

Elle s'avère d'ailleurs être restrictive dans son champ d'application et dans les montants accordés aux passagers transportés (voir infra). Ceci n'explique sans doute pas tout mais peut participer à l'explication d'un tel manque de succès.

En 2003, l'UNECE (The United Nations Economic Commission for Europe)¹⁵ a interrogé les Gouvernements des États membres de la CEE ONU concernant la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) de 1976.

Parmi les questions figurait la ou les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas signé/ratifié la Convention et son Protocole ou n'y a pas adhéré ?

A cette question, le Gouvernement français a rappelé que deux tendances contradictoires avaient dominé les débats lors de l'élaboration de la Convention. Celle que la France appuyait visait à rapprocher les dispositions du futur instrument des dispositions concernant les autres modes de transports terrestres et l'autre tendance visait à aligner le projet de CVN sur le droit maritime. Par suite, le Gouvernement français n'avait pas été en mesure de signer la Convention CVN en 1976¹⁶.

Quant à la question relative au montant moyen (exprimé en DTS) des dommages imputables à des accidents liés au transport de passagers et de bagages par voie navigable dans les pays contractants, elle n'a reçu aucune réponse...

2) Les principes contenus dans cette convention.

a) Champ d'application

Il est prévu à l'article 1^{er} du Chapitre 1 que la « présente Convention s'applique à tout contrat de transport de voyageurs (...) en navigation intérieure, lorsqu'il est prévu au contrat que le transport emprunte les eaux d'au moins deux Etats.

Aux termes de l'article 5, le transporteur est « responsable du préjudice résultant de la mort, des blessures ou toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur par un accident en relation avec le transport et survenu pendant que ledit voyageur se trouve sur le bateau ou pendant qu'il y embarque ou qu'il en débarque.

¹⁵ <http://www.unece.org>

¹⁶ <http://www.unece.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-10f.doc>

La faute est présumée, sauf faute contraire, si la mort, les blessures ou les autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale du passager ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces évènements.

b) Limites de responsabilité

Quant aux limites elles sont fixées par l'article 7 qui dispose que « le total des dommages-intérêts à payer par le transporteur pour un même évènement ne peut dépasser 200 000 francs par victime¹⁷.

Cette limite a été modifiée en 1978¹⁸ pour tenir compte de la création du DTS en 1969¹⁹ et a été fixée à 66 667 unités de compte par victime.

C) – La Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

1) Quelques mots sur la convention

En 1988, cette convention est intervenue afin de tenter de régler « *l'harmonisation du droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure en particulier sur le Rhin et la Moselle* ».

Cette convention est entrée en vigueur depuis 1997, avec quatre Parties contractantes : Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse.

Un protocole modificatif est en cours de discussion à l'UNECE²⁰ qui vise à améliorer l'indemnisation des passagers transportés mais aussi à étendre le champ d'application de la convention, relativement restrictif jusqu'alors et à rendre la convention applicable sur l'ensemble des voies navigables définies dans Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)²¹

2) Les principes contenus dans la Convention.

a) Champ d'application de la convention

Il s'agit d'un point particulièrement important qui nous est fourni par l'article 15 de la convention.

Cet article précise que « *La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances (...) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 18682 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle* ».

Il s'agit donc d'une convention d'application restrictive dans son espace géographique, tout en laissant aux Etats, « *lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au par. 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat* ».

A noter que certains Etats, comme le Royaume des Pays Bas ont déclaré, conformément à l'article 15, paragraphe 1 de la Convention, que celle-ci serait applicable à toutes les eaux intérieures des Pays-Bas.

¹⁷ Soit environ 286 902 EUR, un franc de 1960 valant 1,43451 EUR.

Voir <http://www.insee.fr/fr/themes/indicateur.asp?id=29&type=1&page=achatfranc.htm>

¹⁸ Protocole signé à Genève le 5 juillet 1978. Disponible sur notre site <http://www.fortunes-de-mer.com>

¹⁹ <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/fre/sdrf.htm>

²⁰ <http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2008-14f.pdf>

²¹ <http://www.admin.ch/ch/f/as/2007/7147.pdf>

En résumé, la convention CLINI de 1988 n'est applicable que sur le Rhin ou la Moselle, sauf aux états membres à déterminer les voies navigables auxquelles ils souhaitent voir s'appliquer la Convention.

Elle n'est donc pas véritablement plus satisfaisante que les deux précédentes, tant son champ d'application géographique est limité.

b) *Créances soumises à la limitation*

L'article 2 de cette convention précise que « *les créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant, sont, quel que soit le fondement de la responsabilité, soumises à la limitation de responsabilité* »

Ainsi, les limites de responsabilité à l'égard des créances pour mort ou pour lésions corporelles sont réglées par les articles 6 et 7 de la convention et sont, à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

L'article 2 d) précise que, dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

Quant à l'article 7, il précise que « *dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.*

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720 000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants

- a) *3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;*
- b) *6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;*
- c) *12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.*

2. Aux fins du présent article, «*créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau*» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:

a) *en vertu d'un contrat de transport de passager, ou*

b) *qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises ».*

On le voit, la convention CLNI aurait pu servir de base à une législation internationale, applicable dans tous les pays et sur toutes les voies navigables.

Pourtant, il n'en est rien et cette convention, bien trop restrictive, ne peut donc utilement servir la cause des passagers.

Le protocole en cours de discussion devrait améliorer le système mais n'aura pas de vocation « universelle », les voies ne figurant pas dans la convention « AGN » n'en faisant pas partie, sauf volonté expresse des Etats.

Notre étude ne pourrait être complète si, avant de nous intéresser au Droit Français, nous n'évoquions pas le Droit Européen.

§2. – Le Droit Européen.

Si les Etats se sont, finalement, assez peu intéressés au sort des passagers transportés en Droit Fluvial, l'Europe, sans être non plus réellement avant-gardiste sur le sujet, s'est cependant intéressée à ce sujet et s'est rendue compte des difficultés et de ce « trou » du transport fluvial.

Ainsi, le 23 novembre 2005, la Commission a fait une Proposition de « Règlement Du Parlement Européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.²²

L'objectif de la proposition est d'offrir à tous les passagers à bord de bateaux, quel que soit leur trajet, tout comme aux transporteurs, un cadre juridique déterminant leurs droits et obligations en cas d'accident qui soit harmonisé. Le niveau d'ambition de cette harmonisation doit être suffisamment élevé afin d'assurer non seulement une juste réparation des dommages mais également une meilleure prévention des sinistres.

La proposition vise à incorporer en droit communautaire le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adopté sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale ("la Convention d'Athènes de 2002").

A noter que parallèlement à cette initiative, les Etats membres et la Communauté s'apprêtent à devenir parties contractantes à la Convention d'Athènes de 2002²³.

Pour la Commission, cette incorporation de la Convention d'Athènes de 2002 en droit communautaire devrait s'accompagner d'un certain nombre d'aménagements dont l'un nous intéresse plus particulièrement, à savoir que, bien que la Convention d'Athènes de 2002 soit limitée au seul transport maritime international, la Commission propose d'étendre le champ d'application au cabotage (transport maritime à l'intérieur d'un seul et même Etat membre) et au transport par voie navigable²⁴.

A noter également que, dans un objectif d'harmonisation profitant tout autant aux passagers qu'aux transporteurs, la Commission a proposé de rendre inapplicable une clause de la Convention d'Athènes de 2002 au titre de laquelle un Etat membre peut de manière isolée adopter des plafonds d'indemnisation supérieurs à ceux de la Convention. Par ailleurs, dans sa proposition modifiée²⁵, la Commission a accepté un amendement du Parlement européen qui tend à garantir aux victimes qu'elles pourront être indemnisées dans tous les cas de figure à hauteur des plafonds prévus par la Convention d'Athènes, écartant donc la mise en œuvre des règles concurrentes sur la limitation globale de responsabilité.

Cette proposition de la commission n'a pas été suivie par le Conseil qui, au regard, de la Commission, a vidé sa proposition d'une grande partie de son contenu²⁶.

Tout d'abord, la position commune vise à exclure du champ d'application de la proposition la navigation intérieure ainsi qu'une grande partie du transport maritime domestique.

Le Parlement européen avait de son côté, dans son avis en première lecture, une approche ambiguë en ce qui concerne la navigation intérieure.

Le Parlement s'était par contre clairement prononcé en faveur de l'inclusion du transport maritime domestique tout en prévoyant de donner plus de temps à certains d'entre les opérateurs concernés pour qu'ils puissent s'adapter. Ces amendements du Parlement avaient été soutenus par la Commission mais n'ont pas été repris par le Conseil.

²² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0592:FIN:FR:PDF>

²³ Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion par la Communauté européenne du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages - COM(2003) 375 du 24 juin 2003. En cours d'adoption.

²⁴ Article 2 de la proposition de règlement « Champ d'application » :

Le présent règlement s'applique à tout transport international ou national, par mer ou par voie de navigation intérieure, lorsque
(a) le navire bat le pavillon d'un Etat membre,

(b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat membre, ou

(c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat membre.

²⁵ COM(2007)645 du 22 octobre 2007 : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0645:FIN:FR:html>

²⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0375:FIN:FR:PDF>

Ensuite, le Conseil a rejeté deux mécanismes visant l'harmonisation des plafonds d'indemnisation. En l'état actuel du texte, les plafonds d'indemnisation seraient à géométrie variable, et ce de deux points de vue:

- il n'y aurait pas les mêmes plafonds d'indemnisation partout en Europe. Le Conseil a en effet choisi de préserver la mise en œuvre de l'article 7 de la Convention d'Athènes de 2002 qui permet aux Etats contractants individuellement d'aller au-delà des plafonds fixés par la Convention.

- l'indemnisation versée aux victimes dépendrait de la taille de l'accident. Le Conseil a en effet préservé la mise en œuvre de l'article 19 de la Convention d'Athènes de 2002 qui permet de faire jouer en concurrence avec la Convention elle-même les mécanismes de limitation globale de responsabilité, avec le résultat que les plafonds d'indemnisation pourront inférieurs à ceux de la Convention.

On notera que la position commune n'a été adoptée qu'à la majorité qualifiée. La Commission, en s'opposant à cet accord majoritaire, aurait pu faire obstacle à son passage en deuxième lecture.

La Commission n'a pas souhaité le faire, estimant que le débat interinstitutionnel doit se poursuivre mais s'est ouverte de sa déception quant à l'adoption de la position commune:

"La Commission ne souhaite pas faire obstacle à un accord majoritaire sur cette importante proposition qui vise à mettre en place un cadre juridique harmonisé garantissant une indemnisation satisfaisante des passagers à bord de bateaux en cas d'accident.

Néanmoins, la Commission regrette que le Conseil n'ait pas préservé l'ambition de sa proposition. Le Conseil a en effet réduit son champ d'application en excluant la navigation intérieure et une grande partie du transport domestique. Par ailleurs, le Conseil a rejeté deux mécanismes garantissant l'harmonisation des niveaux d'indemnisation au bénéfice à la fois des victimes et de l'industrie: en l'état actuel de l'accord politique, d'une part les victimes ne pourront pas être indemnisées dans tous les cas de figure à hauteur des plafonds prévus par la Convention d'Athènes, et d'autre part les transporteurs pourraient dans certains cas être tenus de verser des dédommagements supérieurs à ceux prévus dans la Convention d'Athènes ».

Il n'existe donc pas plus en Droit international qu'en droit Européen de réponse satisfaisante à l'indemnisation des passagers transportés en voie fluviale lorsque celle-ci n'implique pas de voyage « international ».

Reste donc à voir ce que propose le Droit Français en la matière.

§3. – Le Droit Français

A ce stade de notre « brèves », il nous faut rappeler le postulat de départ, à savoir qu'il était de se préoccuper du sort des passagers en droit fluvial.

Au vu des développements ci-dessus, la question qui se pose bien évidemment est de savoir ce qu'il va justement advenir de nos victimes du Pont de l'Archevêché.

Pour une part, et malgré l'entrée en vigueur de la convention de 1988..., celle-ci n'a pas fait l'objet d'une ratification en bonne et due forme par la France.

Dans le cas qui nous occupe, cela n'aurait d'ailleurs pas servi à grand-chose dans la mesure où la voie navigable où s'est produit l'accident n'est pas couverte par ladite convention.

Il n'est d'ailleurs pas sûr que le protocole de révision actuellement en cours de discussion couvre la Seine aux lieux et places de survenance de l'accident, objet du présent article.

Alors qu'en est-il de l'indemnisation des passagers transportés ?

Une recherche sur Google avec la recherche « réglementation transport passager fluvial » vous mène notamment sur le site du ministère des transports²⁷.

²⁷ http://www.transports.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=619

Pourtant, en cliquant sur les différents liens, il n'y a finalement que peu de choses s'agissant des passagers transportés, renvoyant, de facto, aux règles de Droit Commun.

A – S’agissant de la responsabilité vis-à-vis de ses propres passagers

Le Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure²⁸, auquel renvoi le site du Ministère de l’Énergie, de l’Énergie, du Développement durable et de l’Aménagement du territoire ne contient rien relativement à la responsabilité du transporteur fluvial vis-à-vis de ses passagers.

Il faut dire que les transports de voyageur sur les eaux intérieures étant relativement réduits, seule la LOTI dans son chapitre V (article 40 modifié) précise que c'est la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale ainsi que l'établissement des Voies Navigables de France qui représentent les intérêts de la batellerie auprès des pouvoirs publics. Les contrats de transport internes fluviaux restent donc soumis au Droit Commun et astreints aux règles de police concernant la navigation intérieure.

Le droit commun est donc celui du Code de Commerce et celui du Code Civil s'agissant de la détermination de la responsabilité du transporteur.

En d'autres termes le transporteur sera responsable en cas de faute de sa part et pourra s'exonérer en cas de force majeure ou fait d'un tiers.

C'est ce qu'il ressort d'ailleurs des mentions que nous avons pu trouver sur Internet sur l'un des sites de transporteurs de passagers sur la seine ou la clause de responsabilité est rédigée ainsi « *Bateaux Parisiens» ne pourra être tenu responsable des dommages survenus aux passagers lors de la croisière lorsque ceux-ci auront été occasionnés par l'une des causes suivantes : crue subite, orage, collision avec un autre navire responsable, même partiellement, de l'accident et tout autre événement imprévisible* »²⁹.

B – S’agissant de la responsabilité du propriétaire de navire vis-à-vis des tiers.

Nous avons vu plus haut qu'il n'existait pas de limitation de responsabilité pour le propriétaire de bateau fluvial en Droit Français.

En conséquence de quoi, lorsqu'un propriétaire de bateau cause un dommage à autrui, il se trouve obligé de réparer l'entier préjudice subi par la ou les victimes.

En cas d'abordage comme dans le cas qui nous occupe, le juge, pour déterminer la faute, se basera sans nul doute sur la loi de 1934 et les règles de navigation pour déterminer la faute mais également les éventuelles fautes de la victime ou les faits d'un tiers.

Conclusion

Le renouveau des voies navigables impliquera sans nul doute de revoir quelques unes des conventions applicables et d'étendre les principes qui prévalent en « maritime » au fluvial.

C'était d'ailleurs le souhait, avorté, de la Commission Européenne.

En attendant, les passagers transportés sur les voies fluviales intérieures ne bénéficient pas des législations protectrices dont a su se doter le transport maritime de passager.

--. / .-. . - . . . - - - - .

²⁸ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074237&dateTexte=20081111>

²⁹ <http://www.batobus.com/conditions.htm>

Annexe

ABORDAGE FLUVIAL	ABORDAGE MARITIME
Loi du 5 juillet 1934	Loi 67-545 du 7 juillet 1967
<p>Article 1^{er} : En cas d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux bateaux, aux choses et aux personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions de la présente loi</p>	<p>Article 1^{er} : En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</p> <p>Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.</p>
<p>Article 2 : Si l'abordage est fortuit s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.</p> <p>Il n'est pas dérogé à cette règle dans le cas où, soit les bateaux, soit l'un d'eux sont, au moment de l'accident, au mouillage, amarrés, ou autrement immobilisés.</p>	<p>Article 2 : Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.</p>
<p>Article 3 : Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.</p> <p>En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie du convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.</p>	<p>Article 3 : Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>
<p>Article 4 : Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau.</p> <p>Le bateau qui a payé une part supérieure à celle qui est proportionnelle à la gravité de sa faute a, contre les autres bateaux en faute, un droit de recours proportionnel à la gravité des fautes desdits bateaux.</p> <p>La gravité des fautes est considérée comme équivalente si, d'après les circonstances, une autre proposition ne peut être établie.</p>	<p>Article 4 : S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.</p> <p>Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</p> <p>Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.</p>
Article 5 : Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages a, par sa faute, contribué à l'abordage, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être	Article 5 : La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

<p>établie ou si les fautes apparaissent équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</p> <p>Les dommages causés soit aux bateaux, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</p> <p>Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessure, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1^{er} du présent article, il doit définitivement supporter.</p>	
<p>Article 6 : La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.</p>	<p>Article 6 : Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</p>
<p>Article 7 : Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.</p> <p>Le délai pour intenter les actions admises par l'alinéa 2 de l'article 4 et par l'alinéa 3 de l'article 5 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.</p>	<p>Article 7 : Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.</p> <p>Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.</p> <p>Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.</p>
<p>Article 8 : Les dispositions de la présente loi s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements un bateau a causés soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</p>	<p>Article 8 : Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.</p>
<p>Article 9 : Sont compris, au sens de la présente loi, sous la dénomination de bateaux : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue.</p>	<p>Article 9 :</p>
<p>Article 10 : Toutes dispositions contraires à la présente loi sont et demeurent abrogées.</p>	<p>Article 10 :</p>