



## COUR D'APPEL DE PARIS (5<sup>ème</sup> CH.)

23 avril 1979

### RESPONSABILITE POUR GARDE DU NAVIRE

Conséquences de l'encombrement du chenal par un navire. Responsabilité de l'armateur.

Absence de force majeure.

Navire « France »

I. - Aux termes de l'article 1384 § 1 du Code civil, l'armateur doit être déclaré responsable des dommages résultant de la présence anormale du navire dont il a la garde dans le chenal d'accès d'un port.

II. - Les pressions exercées par une partie de l'équipage sur le capitaine et les manœuvres imposées par la situation existant à l'intérieur du navire ne présentent pas les caractères de la force majeure libératoire de la responsabilité du gardien de la chose, cause du dommage.

COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME C. COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE.

LA COUR,

#### ***Faits et procédure:***

Le 11 septembre 1974, vers 21 heures, le paquebot *France* de la Compagnie générale transatlantique (CGT), venant de Southampton, était sur le point d'arriver au Havre, lorsqu'une délégation du personnel a envahi la passerelle, a informé le commandant qu'elle exigeait que le navire mouille sur l'axe du chenal d'accès au port pour en interdire l'accès et a entrepris de contrôler l'acheminement et l'exécution des ordres et des manœuvres.

Après quelques minutes de confusion et d'incidents, ayant reçu tous apaisements quant à la sécurité du navire et des passagers, le commandant a embarqué le pilote et repris la manœuvre. Malgré l'injonction d'avoir à le dégager donnée par le Port autonome du Havre qui a fait relever l'infraction, le navire a été mouillé dans le chenal à 22 h 17.

A minuit, à la suite d'une réunion de l'équipage, le commandant a été informé que ses sommations de reprendre la manœuvre resteraient vaines.

Effectivement, si les passagers ont été débarqués le lendemain, le navire a encombré le chenal jusqu'au 24 septembre 1974, date à laquelle les circonstances météorologiques ont contraint à chercher un autre mouillage.

Malgré la réouverture d'un ancien chenal, trois super pétroliers affrétés par la Compagnie française de raffinage (CFR) n'ont pu, en raison de leur tirant d'eau, rallier le port du Havre : *Jade* le 16 septembre, *Rubis* le 20 et *Hermione* le 23. Ils ont été déroutés sur Rotterdam pour s'y alléger afin de pouvoir passer.

Ayant vainement demandé réparation au Port autonome du Havre et à la CGT, la CFR a assigné celle-ci le 17 février 1975 et le Tribunal a confié une mission d'instruction au commandant Croisille.

En conclusion de son rapport celui-ci a indiqué essentiellement:

« Lorsqu'il est venu mouiller sur l'axe du chenal d'accès au Havre, le 11 septembre 1974 vers 22 h 17, le commandant du paquebot *France* se trouvait en présence de circonstances de force majeure auxquelles il lui était impossible de résister », « partagé qu'il était entre ses devoirs vis à vis de son navire, de son équipage et de ses passagers dont il devait assurer la sécurité et les exigences que la désobéissance collective de son équipage lui imposait dans la désignation du point de mouillage ».

Le préjudice subi par la CFR, s'il découle de circonstances se rapportant à l'encombrement du chenal d'accès au Havre par *France*, trouve son origine dans le fait que, près de quatre jours plus tard les mesures nécessaires pour mettre fin à cet encombrement, n'avaient pas été ordonnées et exécutées conformément à la loi dont le Port autonome du Havre avait demandé l'application et que les pouvoirs publics seuls pouvaient mettre en œuvre )

- Aucune contestation n'a été élevée quant au *Jade* et au *Rubis*; le préjudice invoqué par la CFR pour *Hermione* aurait pu être « très diminué » si ce navire avait été redirigé sur Le Havre dès que *France* a dégagé le chenal; le dommage peut être estimé au total à la somme de 1977 048,18 F ;

### ***Le jugement :***

Statuant qu'au vu de ce rapport, le Tribunal a constaté en premier lieu qu'ayant déjà relevé que le dommage subi par la CFR était le fait du paquebot lui-même et non d'une ou plusieurs personnes, il était « sans intérêt de rechercher si celles-ci étaient, ou non, des membres de l'équipage et agissaient, ou non, dans le cadre de la mission qui leur avait été donnée », observation étant faite au surplus que la CGT ne justifiait d'aucune action entreprise à leur encontre et « qu'au contraire le maintien de sa demande de dire non écrit le paragraphe de l'assignation concernant le commandant Pettre et la « mutinerie » apparaissait plus comme la manifestation de sa solidarité avec le commandant du *France* que comme un désaveu » ;

Il a regretté ensuite que la CGT n'ait pas cru devoir répondre complètement aux demandes réitérées de l'expert relatives aux communications échangées entre le bord et la terre ferme, ce qui permettait de se demander si ce n'était pas par crainte de mieux faire apparaître qu'elle avait en fait toujours conservé la garde de son navire, que l'armateur s'était ainsi abstenu. Le tribunal a retenu que celui-ci était demeuré le gardien de son navire: si « *le commandant du paquebot a subi de très fortes pressions morales de la part d'éléments plus ou moins contrôlés à partir du moment où il était en vue du port du Havre* », néanmoins « *il a continué à ordonner lui-même les manœuvres y compris celles qui dégagèrent le chenal d'accès, tout en cédant au moins partiellement aux suggestions impératives des éléments incontrôlés, grévistes, mutins ou pirates* » ;

Le Tribunal a estimé alors que la CGT ne rapportait pas la preuve qu'elle ait été soumise à une force majeure:

- d'une part, les pressions exercées sur le commandant n'apparaissaient pas imprévisibles, étant observé qu'avant la dernière étape du voyage, la CGT avait publiquement annoncé son intention de désarmer *France*, que le personnel, notamment hôtelier, embarqué sur le paquebot, avait répondu également publiquement qu'il s'opposerait par tous les moyens à ce désarmement, que la CGT n'ignorait pas et ne pouvait ignorer que les délégués syndicaux du personnel hôtelier qui ne faisaient pas partie de l'équipage

du navire, s'étaient néanmoins embarqués au vu et au su du commandant à la dernière escale de Southampton, que cet embarquement soulignait à l'évidence l'imminence des mesures publiquement annoncées par les adversaires du désarmement du navire;

- d'autre part, et au surplus, pour qualifier irrésistibles les pressions exercées sur le commandant, l'expert semblait s'être placé au début des incidents, mais non après que l'officier du port ait enjoint au paquebot de dégager le chenal; un recours à la force publique pour obéir à l'ordre d'évacuation semblait pourtant plus facile à obtenir et la CGT ne justifiait pas qu'elle l'ait exercé ou même tenté de l'exercer en un temps où une évacuation du chenal aurait encore permis aux pétroliers de passer;

En conséquence, en retenant l'évaluation de l'expert quant au dommage, le tribunal a condamné la CGM à payer à la CFR la somme de 1 977048.18 F, avec les intérêts légaux. TI a débouté la CFR du surplus de sa réclamation et la CGT de sa demande de dire non écrit un paragraphe de l'assignation. il a condamné la CGT aux dépens.

### ***Demande des parties:***

La CGM demande à la Cour de débouter la CFR

de condamner celle-ci à lui restituer la somme de 2008351,30 F, montant du principal et des intérêts réglés au titre de l'exécution provisoire, et à lui payer les intérêts au taux légal de cette somme à compter du 8 février 1978, date du règlement ;

A cette fin, elle soutient qu'elle n'a commis aucune faute en relation avec le préjudice subi par la CFR, qu'elle avait perdu la garde du navire, que le commandant et les officiers restés fidèles à leur armateur, ont été contraints d'agir sous la violence et leurs actes ne peuvent ravoir engagée, qu'elle ne peut être déclarée responsable du préjudice que l'équipage a pu causer, le lien de préposition ayant été rompu par la révolte du personnel et la désobéissance de celui-ci aux ordres de son employeur, que cette révolte était imprévisible sous la forme et au moment choisis, que sa persistance ne pouvait être brisée par remploi de la force publique qui avait été cependant demandée, mais n'avait pas été jugée opportune par son détenteur :

La CFR conclut à la confirmation du jugement sur le principe de responsabilité, mais demande que le montant de l'indemnité qui lui a été allouée soit porté à la somme de 2 753979,81 F avec intérêts de droit.

Elle soutient que la CGM est entièrement responsable du dommage tant sur le fondement de l'art. 1384 alinéa premier du Code civil, que de l'art. 1384 alinéa 5 : l'armateur n'a jamais perdu la garde de son navire; son commandant et ses officiers ne s'étant pliés aux injonctions de l'équipage que dans l'intérêt prioritaire de leur employeur dont ils n'ont cessé d'être les préposés; la CGM ne peut s'exonérer, ni en se prévalant du caractère de force majeure d'un mouvement prévisible au regard des circonstances qui l'ont précédé et auquel elle n'a pas même tenté de faire mettre :fin par un recours aux voies de droit. ni en invoquant le fait d'un tiers en l'occurrence l'Etat, inopposable à la victime du dommage.

Elle reprend sa demande pour *Hermione* dont le déroutement s'expliquerait parfaitement par l'impossibilité de savoir si *France* quitterait, ou non, Le Havre.

M. l'avocat général, représentant le ministère public, conclut au rejet de l'armateur, au motif que « *l'exigence jurisprudentielle d'une extériorité à l'entreprise* », pour que puisse être retenue la force majeure « *n'étant pas en l'espèce remplie, la CGM ne peut trouver dans la grève de son personnel, quelle que forme qu'elle ait prise, la cause d'une exonération de la responsabilité qu'elle encourt de plein droit comme gardienne de son navire* ».

### ***Discussion:***

Il n'est contesté, ni qui que le paquebot *France* se trouvait mouillé dans l'axe du chenal menant au port du Havre dans une position anormale et en un lieu qui avait été interdit par l'autorité portuaire, empêchant ainsi par ses dimensions exceptionnelles la libre circulation des navires du plus haut tonnage, ni que, appartenant à cette catégorie, les superpétroliers de la CFR, en pleine charge, n'avaient pas eu la possibilité en raison de leur tirant d'eau de passer en toute sécurité pour rejoindre leur destination, circonstances ayant contraint leur affréteur à les dérouter dans des conditions très onéreuses ;

Le paquebot ayant ainsi participé certainement et directement à la réalisation du dommage comme sa cause génératrice, celui qui en avait la garde au moment où les pétroliers ont dû être détournés, est responsable de droit, sur le fondement de l'art. 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil, du préjudice causé à la CFR;

Présumée gardienne du navire en sa qualité de propriétaire, la CGM porte la charge de la preuve de ce que certains membres du personnel, agissant à l'encontre du mandat qu'elle leur avait confié, sont devenus des tiers à son égard, l'ont dépossédée de ses pouvoirs sur le paquebot ou tout au moins, ont agi dans des circonstances telles que leur fait a revêtu le caractère d'une force majeure exonératoire de responsabilité;

Sur le premier point, il doit être constaté :

- le commandant du paquebot, représentant de l'armateur qu'il a pouvoir d'engager, et les officiers, tous libres de leur personne, n'ont pas cessé de commander au moins sur le plan technique les manœuvres du *France*, y compris celles nécessaires au mouillage et à la persistance de celui-ci de manière qu'il n'en résulte aucun dommage pour le navire et pour ses occupants;
- ils ont contrôlé dans le cadre de leurs fonctions habituelles le débarquement des passagers et les mesures de précaution lorsque deux navires de fort tonnage sont passés à proximité ;
- ils ont su convaincre l'équipage de lever l'ancre et de chercher un autre mouillage quand les conditions météorologiques sont devenues dangereuses ;
- l'armateur ne porte aucune critique à leur encontre et il s'est constamment tenu en contact avec eux pour apprécier la situation;
- Quant aux membres de l'équipage qui ont imposé le mouillage et son maintien dommageables, ils n'ont pas été poursuivis pour mutinerie et s'ils avaient en vue un intérêt pécuniaire personnel, il n'en reste pas moins que leur motivation était d'ordre professionnel et n'était pas étrangère à une certaine conception de la représentativité du pavillon sous lequel ils servaient; ils ont continué à exécuter les instructions de leurs chefs quand il s'agissait de sauvegarder ce qui était le principal au regard, sans aucun doute, de l'armateur lui-même, c'est-à-dire les personnes et le paquebot.

Il apparaît, dans ces conditions, que, malgré les restrictions que les événements leur ont apporté, la CGT a conservé pour l'essentiel ses pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle sur son navire dont la garde n'a pas été transférée à l'équipage ;

En ce qui concerne la force majeure invoquée, les considérations précédentes suffiraient déjà à écarter l'assimilation du mouvement du personnel au fait d'un tiers. TI perd tout caractère exonératoire dès lors qu'il s'analyse comme n'étant pas constitutif d'une cause extérieure à l'armateur qui s'en prévaut :

- employeur et préposés se sont heurtés au cours d'un conflit interne à l'entreprise et qui a eu pour cadre le paquebot qui en était l'objet ;
- il n'a entraîné les conséquences dommageables en cause qu'en raison des dimensions exceptionnelles qu'avaient données au navire ceux qui l'ont lancé en espérant que ses avantages financiers et de prestige l'emporteraient sur les inconvénients qui en étaient la contrepartie;
- la CGT ne peut dès lors opposer aux tiers le coût du maintien de l'activité de son bâtiment ou des compensations à accorder à son personnel en cas de désarmement;
- elle ne peut davantage invoquer utilement en la présente instance une responsabilité de l'Etat alors qu'elle a sa propre personnalité juridique, qu'elle a pris les risques de l'entreprise à son compte et qu'elle ne justifie en aucune manière avoir poursuivi l'exercice des voies de droit que lui donnait la loi, pour sinon obtenir une assistance de la force publique, tout au moins démontrer sans ambiguïté qu'après le

débarquement des passagers, elle ne se satisfaisait pas, au regard des circonstances, d'une situation qui lui permettait en fait de sauvegarder plus sûrement son bien, fut-ce au détriment des tiers usagers du chenal ;

Il sera constaté au surplus quant à l'imprévisibilité et à l'irrésistibilité de cette situation :

- le « journal des télécommunications » tel que prévu par l'arrêté du 28 août 1970 n'a pas été représenté par la CGM qui s'est privée ainsi de la possibilité de faire toute la lumière sur sa position exacte et sur les instructions données ;

- par contre, outre les éléments prémonitoires retenus par les premiers juges et qui ne sont pas dépourvus de valeur à une époque où les détournements des moyens de transport tendent à dépasser le stade de l'imprévisibilité, il ressort de l'extrait de « l'écoute des communications téléphoniques » que dès le 8 septembre, avant même l'escale de Southampton qui allait être suivie d'incidents de nature à confirmer l'imminence et la gravité du mouvement : « Le commandant Pettre s'attend à tout, à quelque chose de spontané, de sauvage et imprévu, même à une détérioration du navire » ;

- cet extrait s'arrête au 12 septembre, après la réponse négative de l'équipage à l'injonction du commandant de reprendre la manœuvre et aucun élément certain ne vient démontrer qu'une solution ait été activement recherchée, à terre comme à bord, autrement que dans le facteur temps et la lassitude du personnel isolé et pris à son propre piège;

- or le navire a été mouillé le 11 septembre et l'arrivée des pétroliers de la CFR n'était annoncée que respectivement pour cinq, neuf et douze jours plus tard ;

- pour contraignante qu'ait été l'attitude de l'équipage dans l'heure qui a précédé le mouillage, mais qui a perdu de sa force au fil des jours, elle n'a pas ôté à l'encadrement toute possibilité d'initiative de nature à en limiter les conséquences, ainsi que le démontrent : d'une part, le fait que commandant et pilote ont réussi à mouiller le paquebot, non dans l'axe du chenal comme il leur avait été demandé, mais légèrement au sud, en sachant aux dires de l'expert que : « après une reconnaissance des fonds, le port ne sera pas bloqué et que les navires à fort tirant d'eau pourront passer par le nord et par le sud », d'autre part, la conduite de l'équipage par la suite, puisque dès qu'un risque pouvait être couru les instructions nécessaires ont été données, la raison l'a emporté et les ordres ont été suivis ;

Dans ces conditions, et tout en ne méconnaissant pas la gravité des difficultés auxquelles s'est heurté l'armateur, ni les lourdes responsabilités qui pesaient sur le commandant, force est de constater que sur le plan de la responsabilité du fait des choses, qui ne requiert pas la démonstration d'une faute à la charge du responsable. la CGM ne rapporte pas la preuve, combien difficile, qui lui incombe, pour n'y être point soumise d'abord, pour s'en exonérer ensuite;

Responsable de droit sur le fondement de l'art. 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil, elle demeure ainsi tenue de réparer le dommage subi par la CFR en relation certaine et directe avec le fait de la chose dont elle a conservé la garde;

Comme il a été bien jugé par le Tribunal, il devient alors inutile d'examiner si la CGT a, ou non, engagé en outre sa responsabilité sur le fondement de l'art. 1384 alinéa 5 du Code civil ;

En ce qui concerne le préjudice éprouvé par la CFR, il ressort du rapport de l'expert et des renseignements fournis par le Port autonome du Havre, que *France* ayant dégagé le chenal le 24 septembre au matin, *Hermione* aurait pu avoir un pilote pour rentrer à la pleine mer de l'après-midi du même jour. Toutefois, au lieu de rappeler le navire, ce qui lui aurait permis de rentrer plus tôt, l'affréteur, compte tenu de l'encombrement des quais, a préféré lui faire poursuivre son chemin, non pas comme le prétend maintenant

la CFR parce qu'elle demeurait dans l'incertitude sur la suite des événements, mais pour des raisons commerciales qui n'apparaissent pas en relation nécessaire avec le fait dommageable. C'est à juste titre que l'expert n'a retenu dans son évaluation que les frais supplémentaires pour un déroutement de 24 heures et la consommation correspondante de soutes;

L'évaluation du dommage pour *Jade* et *Rubis* n'est pas discutée.

Il y a lieu de confirmer le jugement de ce chef;

***Par ces motifs,***

La Cour,

Reçoit les parties en leurs appels;

Au fond, les en déboute;

Confirme le jugement déferé;

Condamne la Compagnie générale maritime aux dépens. »

Président : M. Mouthon

Avocats : Maîtres Villeneau et Emo, pour la CGM, Bondoux, et de Font-Réaulx, Pour la CFR.

Note. \_ Cet arrêt Confirme le jugement du Tribunal de commerce de Paris du 8 décembre 1977, qui avait été analysé et critiqué par le doyen Rodière dans une note importante publiée à La Gazette du Palais 1978, 2, 488. Les arguments présentés dans cette note ont été brièvement repris par le doyen Rodière dans une nouvelle note (v. G.P.> 1979, 2, 7).

Rappelons que le France avait été contraint - à la suite d'événements bien connus - de mouiller dans le .chenal d'accès du port du Havre, ce qui avait gêné trois navires pétroliers empêchés par cette situation de gagner l'apportement des raffineries auxquelles leurs cargaisons étaient destinées.

D'où demande de dommages-intérêts, à laquelle l'arrêt, confirmant le jugement, répond favorablement.

Cette décision n'est pas la première à donner une interprétation restrictive à la notion de force majeure dans le but d'accorder des réparations.

C'est ce que le doyen Rodière a appelé la « réparationnité ». Mais on peut alors se poser plusieurs questions, lorsque Le droit .commun de la Responsabilité s'applique à des faits maritimes, et que l'on mesure jusqu'où peut aller l'interprétation de l'article 1384, § 1, dans certains cas.

A. L'arrêt du 23 avril 1978 implique, en effet, que le propriétaire de navire a toujours la « garde de la chose », même si l'opération du navire n'obéit plus du tout aux ordres donnés par la compagnie.

B. Selon les concepts adaptés par la Cour en matière de prévisibilité, tout peut toujours être prévu. Certes, il était prévu que les marins du France et leurs syndicats agiraient, mais il n'était pas prévu qu'ils mouilleraient le navire dans le chenal. Nous pensons, quant à nous, que la condition d'imprévisibilité était remplie (v. avis contraire - semble-t-il - du doyen Rodière).

C. Enfin, jusqu'à présent, la force majeure impliquait, comme chacun sait, deux conditions. La Cour en ajoute une troisième : celle de l'extériorité.

L'événement s'étant produit à l'intérieur du navire ne pouvait pas être invoqué comme un cas de force majeure. Cette condition nouvelle pourrait, si elle était appliquée en matière maritime, conduire à une aggravation considérable de la Responsabilité des propriétaires de navires. Mais le cadre de cette note ne permet pas d'en dénoncer .toutes les conséquences. Si une telle jurisprudence se maintenait elle éloignerait encore le droit français du droit des autres nations maritimes, comme l'avaient fait les arrêts du *Lamoricière* et du *Champollion* il y a quelques années.