

86 - ABORDAGE, SAUVETAGE ET ASSISTANCE

Texte dactylographié d'une présentation de 1994 sur ce thème et que complètent mes pages sur le sujet de la limitation de la responsabilité des navires (voir texte 87 de ma page web).

ABORDAGE, SAUVETAGE, ASSISTANCE

Abordage :

Pour qu'il y ait abordage, il faut qu'il y ait une collision entre deux bâtiments. Il faut par là entendre non seulement le contact matériel de deux bateaux ou de leur gréement, mais également les dommages survenus à l'occasion de manoeuvres destinées à empêcher la collision.

Un abordage peut conduire à la mise en jeu de deux types de responsabilité :

Tout d'abord une responsabilité civile dont le but est de permettre la réparation du dommage subi par l'abordé, ensuite une responsabilité pénale, l'abordage constituant en lui même une infraction maritime. Il n'est pas inutile de rappeler ici que le règlement international pour prévenir les abordages en mer ne mentionne jamais le terme de "priorité", mais parle de navire "privilégié" ou "non privilégié", ce qui est fondamentalement différent.

Concernant la responsabilité civile de l'abordeur, on notera que c'est une responsabilité pour faute et qu'elle peut être partagée si les fautes le sont. C'est à l'abordé de prouver la faute de l'abordeur. On remarquera en passant que si la collision a lieu en régate, la jurisprudence décide d'appliquer le règlement de course à l'exclusion de tout autre texte.

S'il est démontré que ^{l'abordage est causé par} la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise. Si les chefs de bord, abordeur et abordé, ont chacun commis une faute, leurs responsabilités respectives sont proportionnelles à la gravité des fautes commises. Enfin, si les circonstances ne permettent pas de déterminer s'il y a eu faute (les cas d'abordages fortuits ou douteux), le législateur décide que les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

La responsabilité pénale de l'abordeur sera jugée par un tribunal maritime. Selon la gravité des faits, l'abordeur peut être puni d'amende ou d'emprisonnement.

Si vous êtes l'abordeur, faites tout votre possible pour sauver et aider la victime, mais ne lui donnez jamais d'argent. Prévenez votre assureur et faites votre rapport de mer qui devra être transmis (pour les cas graves) au consulat du premier

port d'escale, ou, à défaut de consulat, à l'autorité compétente.

Si vous êtes l'abordé, gardez à tout prix le contact avec l'abordeur. S'il devait fuir, tâchez au moins de noter son nom et son port d'enregistrement. Notez dans le livre de bord de manière très précise la position et l'heure ^{au moment} de l'abordage, la route tenue, le temps, etc. Le fait de fuir après un abordage doit être rapproché de la non-assistance à personne en péril. Ce genre d'attitude est punissable.

Selon la convention internationale du 10 octobre 1957 sur la responsabilité des propriétaires de bateaux en mer, cette responsabilité peut être limitée. Presque tous les pays maritimes d'Europe ont signé cette convention. Cet acte permet aux propriétaires de bateaux en mer de limiter le montant de leur responsabilité contre toute prétention en rapport avec l'utilisation du navire, en particulier dans les cas de collision avec d'autres bateaux ou installations à terre.

Selon l'article 3 de cette convention, le niveau de la limitation de la responsabilité dépend de la grandeur du navire, ce que l'on appelle "tonnage de responsabilité". Ce tonnage correspond au tonnage brut du navire. Si le tonnage est inférieur à 300 Tx, la responsabilité minimale est fixée à 300 Tx. Presque tous les bateaux de plaisance entrent dans cette catégorie de grandeur. Le tonnage de responsabilité est alors multiplié par le montant de responsabilité fixé et l'on obtient ainsi le montant total de la responsabilité du navire. Ce montant de responsabilité par tonneau peut varier d'un pays à l'autre. On notera que d'une manière générale le montant est assez faible: Pour des dommages matériels, il s'élevait en 1983 à DM 180.- par tonneau, ce qui veut dire qu'en cas de dommages purement matériels, on arrive à un montant minimum de DM 54'000.-, soit environ SFr 50'000.-. Pour des dommages aux personnes et dommages matériels, le montant de responsabilité par tonneau avoisine SFr 500.-, ce qui donne une garantie totale de près de SFr 150'000.-.

Cette limitation peut entraîner des situations fort ennuyeuses: Par exemple, un bateau de plaisance tranquillement amarré à un quai se fait aborder par un bateau de pêche de moins de 300 Tx qui manque sa manoeuvre. A la base, le cas semble clair, le

pêcheur étant responsable, son assurance responsabilité doit payer le dommage causé. A la stupéfaction du propriétaire du yacht, il peut lui être déclaré que vu la limitation de la responsabilité, l'assureur ne payera les dégâts que jusqu'à concurrence de Fr 50'000.-. Si le bateau en val'ait le double et qu'il y a un dommage total, le propriétaire n'aura que ses yeux pour pleurer le montant dépassant les Fr 50'000.-.

On comprendra ainsi mieux que la conclusion d'une assurance casco avec une forte franchise est pratiquement indispensable en mer pour préserver son patrimoine flottant!

Sauvetage :

Le sauvetage est un acte libre qui, lorsque un navire est en danger en mer,

- sauve ce navire ;
- contribue à le sauver, à en sauver l'équipage, la cargaison;
- contribue à la sécurité de la vie des personnes à bord.

A terre, un tel acte n'entraîne aucun droit de propriété sur l'objet sauvé; il n'y a aucune obligation légale imposée au propriétaire de dédommager le sauveteur pour son intervention. Par contre, selon le code maritime, un tel acte entraîne des droits sur le navire ainsi sauvé.

Pour qu'il y ait sauvetage, il faut impérativement que cette opération soit réussie (sous réserve d'une autre forme de contrat).

Enfin, le navire ou une personne doit être en véritable danger. Cette règle est parfois très litigieuse et prête facilement à mauvaise interprétation. Il appartient au sauveteur de prouver qu'un danger existait.

Le droit de sauvetage n'est pas automatique et ne porte pas sur tel ou tel pourcentage de la valeur du navire. Il est évalué de cas en cas par un tribunal qui tient compte du danger couru, de la valeur de l'objet sauvé, du temps perdu par le sauveteur, des dépenses engagées par ce dernier, etc.

Par contre on notera qu'en théorie le sauvetage de la vie est gratuit. Aussi, il ne sera fait aucune demande pour le sauvetage de l'équipage d'un navire qui serait perdu. Cependant il va de soi qu'un geste n'est pas défendu, bien au contraire...

On constate que le sauvetage peut avoir diverses formes. Il n'est pas nécessaire d'éteindre un incendie ou de prêter une moto-pompe pour que l'on parle de sauvetage. Un remorquage, un pilotage, une assistance physique à bord, la simple dépose de matériel (p. ex. électronique) ou le fait de transférer des personnes en lieu sûr à terre peuvent être considérés comme des opérations de sauvetage.

Dans l'appréciation de l'importance du danger, on notera que ce n'est pas seulement la mauvaise posture dans laquelle se trouvait le bateau (p. ex. près d'une côte sous le vent) qui est prise en considération. La simple ignorance du chef de bord d'un danger peut être un motif valable pour justifier une intervention entraînant des droits. On retiendra également que l'attitude désespérée des personnes à bord ou le simple fait d'accepter l'assistance en soi peut également être jugé comme un signe que le navire se trouvait en danger.

Un tribunal pourra même accepter comme valable, une situation dans laquelle des personnes ayant fait des signaux ambigus qui ont fait venir des sauveteurs, ces derniers trouvent effectivement un bateau en mauvaise position.

Le fait de renflouer un navire qui a coulé ou de remettre à flot un navire échoué (ou une cargaison, ou un équipement appartenant à un navire) est reconnu comme un acte de sauvetage. Dans le même esprit, le fait d'éloigner un navire d'un danger (p. ex. incendie d'un bateau adjacent) est identique à une action menée à bord. Le simple fait d'empêcher des voleurs de réaliser leur larcin peut être considéré comme une action de sauvetage entraînant des droits.

Le tribunal distinguera ensuite s'il y a bien eu détresse ou s'il y a eu contrat de service. Ce point est capital: En effet s'il est retenu qu'il n'y a eu que contrat de service (service que le sauveteur était libre de refuser), le tribunal ne pourra que faire exécuter les clauses dudit contrat. On voit ainsi l'importance qu'il y a, en cas de difficultés à bord, de ne pas s'affoler, de ne pas faire de signaux de détresse pour rien, etc. Il faut au contraire discuter calmement à l'avance les conditions par exemple d'un remorquage, d'une remise à flot ou de la fourniture d'appareils. Un accord écrit est mieux, mais souvent difficile à réaliser concrètement. Un livre de bord bien tenu sera par la suite d'un grand poids.

On a déjà dit que le droit maritime stipule qu'il faut que le sauvetage réussisse, que les objets soient effectivement sauvés et remis à disposition de leur propriétaire pour qu'il y ait un droit de sauvetage. C'est le bien connu "no cure, no pay"

Nous avons vu que les récompenses pour le sauvetage se calculent par le tribunal sur la base de la valeur de l'objet sauvé. Il est rare que cette récompense dépasse la moitié de la valeur de l'objet sauvé; dans la plupart des cas, il s'agit d'un montant bien moindre.

D'une manière générale, les institutions de sauvetage ne demandent pas de droits sur le plan légal. Une indemnisation est cependant prévue pour les frais du bateau et de son équipage. Mais il est rare qu'une telle indemnité représente plus de la moitié de ce qu'aurait coûté un sauvetage "commercial".

Remorquage et assistance :

Un remorquage est une opération qui ne sert qu'à accélérer le voyage du navire, sans qu'il y ait sauvetage à proprement parler et que le navire puisse être considéré comme une épave. Un bateau peut également se trouver en difficulté, et nécessiter un certain matériel pour se sortir d'un mauvais pas, sans pour autant qu'une demande de sauvetage existe. Par exemple on peut avoir besoin d'une aussière d'une grande longueur pour déhaler le yacht, matériel qui ne se trouve pas à bord. Dans de tels cas, il est important d'établir un contrat entre le bateau remorqueur et vous-même ou entre la personne prêtant assistance et vous-même. Un contrat de service indiquera un montant pour le service rendu. Il n'entraînera aucun droit de sauvetage; aucune récompense ne pourra donc être demandée en plus de la somme convenue pour le travail ou le prêt en cas de succès de l'opération.

Si un contrat écrit n'a pas été établi, on s'arrangera pour avoir un maximum de témoins quant à l'accord passé pour le service rendu.

On voit que le contrat de service peut être pour l'accidenté plus défavorable que l'assistance: le prix de l'action réalisée sous contrat et qui se termine en catastrophe est dû de toute manière, alors que le bateau "sauvé" mais mis au sec dans un endroit inaccessible ne donne aucun droit. Un bateau avarié au cours du sauvetage n'est compté que pour sa valeur finale.

Si votre yacht est en difficultés, il sera en général pratiquement impossible de faire un arrangement écrit. Si vous avez l'impression que vous pouvez rejoindre un port avec la seule aide d'un remorquage, il vous faudra obtenir un arrangement de remorquage. Si les personnes qui viennent à votre aide insistent pour travailler sur une base de sauvetage et non sur une base de remorquage, vous devez au moins vous assurer que ce service

de sauvetage sera accepté selon les normes du Lloyd's Standard Form, sur le principe du "no cure, no pay" et indiquer la rémunération maximale qui sera prévue en cas de succès de l'opération. En cas d'arrangement oral, il vous faudra avoir un maximum de témoins et si possible pas uniquement dans votre équipage.

Conclusions :

Sur la base de ces principes généraux, nous retiendrons les divers points suivants :

- en cas d'avarie, demander toujours d'abord un contrat de remorquage qui stipule l'endroit où vous voulez qu'on vous remorque et le prix convenu pour l'exécution de ce travail.
- n'acceptez jamais un remorquage avant un tel contrat
- n'acceptez jamais qu'un tiers monte à bord de votre yacht
- dans la mesure du possible, évitez de prendre la remorque du sauveteur, donnez toujours votre remorque; barrez votre bateau vous-même, donnez les ordres, assumez votre tâche de commandement de toute l'opération.
- évitez d'utiliser les signaux de détresse, mais faites une demande d'assistance par pavillon, morse ou radio; en cas de danger réel, il faudra évidemment utiliser les signaux de détresse ad hoc.
- si une opération de sauvetage est prévue sur place, demandez un arrangement, si possible de manière écrite; ayez un ou plusieurs témoins.
- si un arrangement n'est pas possible à votre convenance, exigez les conditions du contrat de sauvetage du Lloyd's.
- marquez la position sur la carte, inscrivez toutes les opérations sur le livre de bord, y compris les conditions météo.
- si vous devez accepter le prêt d'une grosse ancre, d'une aussière, etc, une somme doit être convenue pour ce prêt, car dans le cas contraire un droit de sauvetage peut exister.
- ne diminuez jamais la valeur de votre yacht, n'indiquez pas si vous êtes assurés ou non.

On retiendra deux règles principales en cas d'avarie :

- 1/ ne demander assistance qu'en cas d'absolue nécessité.
- 2/ ne demander un service que si l'on est sûr de la moralité du partenaire et en fixant par écrit ou devant témoin le montant du service convenu.