

# **Jurisprudence 2014 – 2021 de la Chambre des appels auprès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en matière d'accidents de la navigation et d'abordages<sup>1</sup>**

*Première partie*

**Paul de BAETS**

*Président honoraire de la Cour d'appel d'Anvers*

*Président du Conseil d'Enquête maritime*

*Juge – vice-président de la Chambre des appels auprès de la  
Commission centrale pour la Navigation du Rhin<sup>2</sup>*

Le Rhin est considéré comme l'artère vitale du réseau fluvial européen. La Chambre des appels célèbre cette année ses 55 ans d'activité autonome dans le cadre du fonctionnement de la Commission pour la navigation du Rhin à Strasbourg.

La Commission du Rhin est un exemple pour de nombreuses autres commissions fluviales internationales et elle entretient une relation positive et une coopération étroite avec l'UE.

Le traitement de litiges devant la Chambre des appels et les arrêts y afférents ont une incidence et contribuent à un fonctionnement cohérent.

La jurisprudence de la Cour d'appel est à peine connue, sauf de quelques initiés. La présente contribution fournit une analyse approfondie et un aperçu des causes les plus importantes d'abordages et d'accidents de navigation sur le Rhin entre 2014 et 2021.

*« Ex facto oritur jus »*

## **I.- INTRODUCTION**

**1.-** Le statut international du Rhin<sup>3</sup>, avec entre autres une compétence juridictionnelle primaire, remonte à la Convention de l'octroi du Rhin de 1804.

Le principe et l'élaboration de la compétence juridictionnelle ont été retenus dans l'Acte final du Congrès de Vienne datant du 9 juin 1815 et ont ensuite trouvé leur chemin à travers la

---

<sup>1</sup> Le présent article a initialement été publié en langue néerlandaise dans : Het Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht / Revue de Droit du Commerce International et des Transports / Journal for International Trade and Transport Law, Intersentia – Larcier, IHT, 2021/3, p.239- 258 sous le titre « Rechtspraak 2014-2021 van de Kamer van Beroep bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart inzake scheepvaartongevallen en aanvaringen ».

<sup>2</sup> Mes sincères remerciements vont tout d'abord à mon collègue et ami Me B.C. de Savornin Lohman, juge – président de la Chambre des Appels auprès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin. Il a lu le projet dans lequel a été analysée la jurisprudence des 7 dernières années et m'a encouragé à l'élaborer plus en détail pour en faire un ensemble compréhensible et intelligible.

<sup>3</sup> Pour un aperçu détaillé, cf. M. De Decker, Europees Internationaal Rivierenrecht, Maklu, 2015 p. 999-1652 ; cf. Andreas Maurer, Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, in 150 Jahre Mannheimer Akte, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2018 p. 9-22.

convention de Mayence (1831), vers la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, mieux connue sous le nom d'**Acte de Mannheim** (ci-après également AdM). C'est alors que l'organe d'administration décisionnel, la **Commission centrale pour la Navigation du Rhin** <sup>4</sup> (ci-après également CCNR), a acquis un rôle dominant, également en matière juridictionnelle.

Comme il devenait difficile au fil du temps de concilier les fonctions législatives, réglementaires et juridictionnelles au sein de la CCNR, il a été décidé en 1963 d'instituer une Chambre des appels autonome.

Depuis le 14 avril 1967, à l'entrée en vigueur de la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 modifiant la Convention révisée pour la navigation du Rhin, une instance d'appel internationale a été créée au sein de la CCNR (art. 45 bis AdM), composée de juges indépendants des cinq États partie à la convention<sup>5</sup>, ayant de l'expérience dans le domaine du droit maritime et fluvial.

Les parties peuvent choisir d'interjeter leur appel soit auprès des tribunaux nationaux compétents soit auprès de la Chambre des appels de la CCNR, qui statue en deuxième et dernière instance, tant en matière civile (art.34 et 34 bis AdM) qu'en matière pénale (art.32 AdM)<sup>6</sup>. Ses décisions ont une validité internationale.<sup>7</sup>

Depuis le mois d'avril 2005, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) à Strasbourg collabore avec l'**Institut für Transport- und Verkehrsrecht** (ITV) de l'Université de Mannheim.

L'institut a développé une banque de données, **Rechtsprechungsdatenbank *iwt-law.eu*** (url <http://iwt-law.uni-mannheim.de>).

Cette banque de données est un recueil de jurisprudence en langue allemande, numérique et gratuitement accessible, comprenant des jugements nationaux et internationaux dans le domaine du droit fluvial.

Elle reprend les arrêts (les plus importants) de la Chambre des appels, parfois avec un résumé dans l'en-tête.

Voici une analyse de 15 arrêts rendus par la Chambre des appels de la CCNR entre 2014 et 2021 da

---

<sup>4</sup> La Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est également connue sous sa dénomination néerlandaise Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) et sous sa dénomination allemande Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR). Le siège et le greffe sont établis au Palais du Rhin à Strasbourg. Jusqu'au 30 octobre 2021, le secrétaire général était monsieur Bruno Georges, un diplomate belge. Le premier novembre 2021, il a été relayé par madame Lucia Luijten, scientifique de haut niveau et haut fonctionnaire auprès du ministère néerlandais de l'infrastructure et de la gestion des eaux (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

<sup>5</sup> Il s'agit de la France, de la Suisse, des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne.

<sup>6</sup> Pour plus de détails, cf. W.E. Haak et Me B.C. de Savornin Lohman, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Sdu Uitgevers, Den Haag, 2008 p. 26-39 ; M. De Decker, op.cit, n° 1612-1625 et plus spécifiquement n° 1630 matière pénale) et n° 1635-1639 (matière civile). Le Prof. De Decker souligne que le rôle et la compétence de la Cour de la navigation du Rhin, comme il appelle la Chambre des Appels de la CCNR, « sont uniques ... et un exemple d'une solution dénationalisée et ouverte aux conflits ayant un impact presque toujours transfrontalier » (n° 1641).

<sup>7</sup> B.C. de Savornin Lohman, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit*, in *150 Jahre Mannheimer Akte* (réd. Hiram Kümpfer et Andreas Maurer), p.147 e.s.

## II.- ANALYSE DE 15 ARRÊTS

### **1.- Arrêt du 29 décembre 2014 (495 BZ-6/14 /<http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/495-bz-614>) : appel d'un jugement rendu le 15 mai 2013 par le Tribunal de la navigation du Rhin de Gelderland (Arnhem).**

Le 30 octobre 2009, un abordage s'est produit sur la rivière Waal en amont de Nimègue (km 882,5) entre le « Celina » naviguant le long de la rive droite de la rivière Waal à une vitesse de 13,5 km/h et l'« Imatra » naviguant avec une charge de sable à une vitesse de 18,5 km/h.

Peu avant l'abordage, à 14.50'.29'', le « Celina » qui montait et le « Somtrans XIII » avalait se sont croisés tribord sur tribord en se servant du panneau bleu et feu clignotant prescrits par l'article 6.04 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (ci-après en abrégé RPNR). Après ce croisement, le « Celina » avait retiré le panneau bleu avec l'intention de passer à la rive gauche, mais sa route n'a pas été clairement modifiée et il a continué légèrement à tribord. Entre-temps, l'« Imatra » avait retiré le panneau bleu et mis le cap à bâbord. Les deux bateaux se sont ainsi retrouvés dans les eaux l'un de l'autre, après quoi ils sont entrés en collision frontale à 14.51'.39''.

Dans un jugement motivé en détail du Tribunal de la navigation du Rhin à Arnhem, « Celina » a été tenu responsable des dommages subis par « Imatra » et a été condamné à payer le dommage de corps d'un montant de 153.443,52 EUR en principal et quelques autres montants encore (frais d'expertise, frais d'avocat et frais de préjudice économique). La demande reconventionnelle de « Celina » a été rejetée.

La Chambre des appels a entièrement rejeté l'appel de « Celina ». L'appel incident (mineur) d'« Imatra » (assureur) a également été rejeté, notamment en ce qui concerne la date à partir de laquelle les intérêts étaient accordés. Selon le droit néerlandais, qui s'applique parallèlement au RPNR, des intérêts ne sont dus qu'à partir de la date du paiement de l'indemnité au propre assuré (Cour suprême des Pays-Bas, 20 octobre 2006 NJ 2007 142).

Au principal, il a été statué sur la base de l'article 6.04 RPNR concernant le croisement d'un montant et d'un avalant. En l'occurrence, le « Celina » était en droit de croire que le croisement s'effectuerait à tribord. Il y avait tout d'abord un bateau montant resté inconnu au milieu du chenal, qui a été rattrapé par le « Celina », montant en rive droite. Il a en outre été tenu compte de la distance entre les deux bateaux et de leur vitesse et surtout du fait que l'« Imatra » avait répondu à l'affichage du panneau bleu par le « Celina » en affichant également le panneau bleu. La suppression du panneau bleu par le « Celina », qui avait ainsi indiqué un changement de route, a surpris l'« Imatra » dans les circonstances concrètes à ce moment-là, d'autant plus que le « Celina » n'avait pas immédiatement changé clairement de route à la suppression du panneau. La Chambre des appels a conclu que dans ces circonstances, le « Celina » n'avait pas réservé de route appropriée à l'avalant « Imatra » comme prescrit par l'article 6.04, alinéa 1 du RPNR. La faute de « Celina » était établie et selon la Chambre des appels, il n'était aucunement question d'un motif de coresponsabilité d'« Imatra ».

### **2.- Arrêt du 29 décembre 2014 (493 Z- 7/14 / Z) : appel d'un jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar du 14 février 2013.**

Cette affaire concernait un accident de navigation du 18 décembre 2011 sur le Rhin (km 663,8) à l'occasion duquel le navire MS « Eris » avait endommagé un débarcadère.

Le propriétaire et le conducteur ont été actionnés *in solidum* par le propriétaire du débarcadère pour un montant de 12.338,20 EUR, comprenant la facture de réparation d'un montant de 11.478,20 EUR, montant qui n'a pas été contesté et qui a été payé par l'intermédiaire de l'assureur. La différence de 860,00 EUR était au centre du débat. Ce montant se rapportait aux heures portées en compte par le propriétaire du débarcadère pour les prestations fournies par son personnel (travaux de nettoyage et de réparation), évaluées forfaitairement à 600,00 EUR, et aux « frais professionnels » évalués à 260,00 EUR. En outre, un montant de 821,00 EUR, majoré d'intérêts, était réclamé à titre d'indemnisation des frais d'avocat.

Par jugement rendu par défaut par le Tribunal de la navigation du Rhin à Sant Goar le 23 novembre 2012, les parties assignées ont été condamnées à payer le montant de 860,00 EUR et le montant de 821,00 EUR, à majorer des intérêts.

Les parties assignées ont fait opposition, et par jugement contradictoire rendu le 14 février 2013, le tribunal de Sankt Goar a réduit le montant de 860,00 EUR à 77,00 EUR. Les frais d'avocat, d'un montant de 821,00 EUR à majorer des intérêts, ont été accordés.

Le propriétaire du débarcadère a fait appel de cette décision.

Par arrêt du 28 décembre 2014, la Chambre des appels de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin a accordé la demande d'un montant de 821,00 EUR au titre des frais d'avocat et d'un montant de 577,00 EUR, ces deux montants à majorer des intérêts. La Chambre des appels a donc accordé 283,00 EUR de moins en principal que le montant de 860,00 EUR réclamé.

L'intervention de la main-d'œuvre propre peut constituer une partie de l'indemnisation lorsqu'il s'agit de frais raisonnables dans le cadre d'une réparation effectuée par son propre personnel sans l'aide de tiers. Ces coûts peuvent être indemnisés sur la base d'un salaire horaire conforme au marché (BGH<sup>8</sup>, V ZR 88/95 du 24 novembre 1995 - BGH X ZR 160/99 du 7 mars 2001). En l'occurrence, la Chambre a accordé 10 heures à raison de 50,00 EUR par heure, soit 500,00 EUR, plus les deux petits montants que le premier juge avait accordés, à savoir 27,00 EUR et 50,00 EUR, soit au total 577,00 EUR. L'attribution des frais d'avocat d'un montant de 821,00 EUR a été confirmée.

**3.- Deux arrêts du 18 juin 2015 (496 Z – 3/15 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/496-z-3/5> et 497 Z - 4/15 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/497-z-4/5>) : appel d'un jugement interlocutoire du Tribunal de la navigation du Rhin de Duisburg - Ruhrort du 18 avril 2013.**

Il s'agissait de l'évaluation d'un abordage sur le Rhin à proximité d'Emmerich (km 849,9) le 22 mai 2011 à 1h00 du matin, entre le TMS « Margaux » montant en rive gauche chargé d'environ 900 tonnes de carburant diesel et le FGS (Fahrgastschiff) « River Concerto » avalant en rive droite avec environ 132 passagers et 36 membres d'équipage à bord pour un voyage de Cologne à Amsterdam.

Sur ce tronçon du Rhin, des règles spéciales s'appliquent en matière de croisement. Entre Duisburg (km 769) et la frontière allemande - néerlandaise (km 857,68) s'appliquent les dispositions de l'article 9.04 du RPNR. Suivant l'article 9.04 alinéa 2, et par dérogation à

---

<sup>8</sup> Bundesgerichtshof. Les collègues allemands qui font partie de la Chambre des Appels sont des juges appartenant à cette Cour.

l'article 6.04 du RPNR, la règle est en l'occurrence que les montants et les avalants restent autant que possible à tribord afin que le croisement puisse s'effectuer de manière sûre à bâbord. Entre le km 845 et le km 852, le chenal n'est pas large, plus précisément environ 300 mètres vers le km 849. La largeur du chenal navigable y est d'environ 150 mètres. En outre, le Rhin y décrit une légère courbe vers la droite qui requiert une certaine vigilance.<sup>9</sup>

Le bateau de croisière « River Concerto » faisait route à une vitesse de 22 km/h et avait à son bord un timonier qui n'était pas titulaire d'un certificat de qualification. Il venait de remplacer un collègue timonier plus expérimenté, prétendument en raison d'une visite aux toilettes. Pour ce timonier, il s'agissait de la première initiation professionnelle au Rhin.

Le conducteur expérimenté à bord de l'automoteur-citerne « Margaux » tenait une vitesse de 12 km/h. Les deux navires avaient un radar et un GPS Tresco à bord. Le timonier du « River Concerto » n'était toutefois pas à même de se servir de ces deux instruments. Il est établi que le « River Concerto » n'a pas réduit sa vitesse dans la légère courbe vers la droite et qu'il est passé plus à gauche dans le chenal navigable, en direction de l'automoteur-citerne. Environ 100 mètres avant l'abordage, le conducteur de l'automoteur-citerne avait allumé ses feux sur le pont. Aucun signal sonore n'a été émis.

Le TMS « Margaux » a, par la partie avant tribord, heurté à tribord le milieu du FGS « River Concerto » dont le flanc a été déchiré sur environ 10 mètres. Outre d'importants dommages matériels, il y a eu six passagers blessés.

Les parties intéressées du TMS « Margaux » ont exigé une indemnité de 69.067,70 EUR, à majorer des intérêts.

Le FGS « River Concerto » a présenté une demande de 282.591,23 EUR comprenant les frais de réparation, les frais d'expertise et autres frais mineurs, plus la contre-valeur en EUR du montant de 4.275.235 US \$, soit les frais de l'affrètement d'un bateau de remplacement ; ces deux montants à majorer des intérêts.

Entre-temps, les intéressés du TMS « Margaux » ont déposé une demande en limitation de la responsabilité de droit allemand (§ 5 e.s. BinSchG<sup>10</sup>). Le premier juge n'a pas estimé cette partie de la demande en état d'être jugée.

Le premier juge a limité son jugement à la détermination de la responsabilité de l'abordage et a conclu que les intéressés du FGS « River Concerto » étaient responsables pour les trois-quarts et les intéressés du TMS « Margaux » pour un quart. Les intéressés du FGS « Concerto River » ont d'ores et déjà été condamnés à payer le montant de 49.615,05 EUR, à majorer des intérêts. La disposition concernant le montant du dommage au FGS « Concerto River » a été réservée pour le jugement définitif.

Les deux parties ont interjeté appel.

Les intéressés du TMS « Margaux » argumentaient que la pleine responsabilité de l'abordage revenait aux intéressés du FGS « River Concerto » de l'abordage, alors que ces derniers

---

<sup>9</sup> Dans les textes allemands, le Règlement de police pour la navigation du Rhin est souvent désigné par l'abréviation RheinSchPV.

<sup>10</sup> Binnenschiffahrtsgesetz

soutenaient que la part d'un quart dans la responsabilité était trop limitée et devait par conséquent être appréciée différemment.

La Chambre des appels a déclaré les deux appels admissibles. Pour le reste, la Chambre a mis la responsabilité de l'abordage pour un huitième à la charge du TMS « Margaux » et pour sept huitièmes à la charge du FGS « River Concerto ». Les intéressés du bateau à passagers ont été condamnés à payer le montant de 60.434,24 EUR, à majorer des intérêts. Le surplus de l'appel du TMS « Margaux » a été rejeté, tout comme l'appel des intéressés du FGS « River Concerto ».

Il a été très expressément constaté que le timonier du FGS « River Concerto » avait laissé la barre à un timonier inexpérimenté qui, dans l'obscurité totale, avait mis le cap à bâbord à une vitesse de 22 km/h, ce qui a été jugé contraire à l'article 6.04 alinéa 5 du RPNR puisque le croisement à tribord n'était pas (ou plus) possible en toute sécurité (article 9.04 alinéa 1 b et alinéa 2 du RPNR). L'omission de prendre les mesures de précaution nécessaires pour éviter tout danger pour les personnes et les autres bateaux faisait également l'objet de la procédure, et suivant la Chambre des appels, la norme en question a été enfreinte à bord du bateau à passagers (article 1.04 alinéa a et b. RPNR).

Suivant la Chambre des appels, le conducteur à bord du TMS « Margaux » portait également une certaine responsabilité. La question de savoir s'il y a eu une tentative de contact par radiotéléphonie UKW-10 est restée controversée, mais il était en tout cas certain qu'un éventuel contact radio n'avait pas déclenché de réaction de l'avalant FGS « River Concerto ». La Chambre des appels attachait beaucoup d'importance au fait qu'aucun signal sonore n'avait été émis et/ou que la vitesse n'avait pas été réduite à bord de l'automoteur-citerne par son conducteur, pourtant très expérimenté (infraction à l'article 6.04 RPNR et à l'article 1.04 alinéas a et b et 1.05 RPNR). Le conducteur expérimenté aurait dû émettre un signal d'avertissement sonore, diminuer sa vitesse au besoin et attendre la poursuite de la route de l'avalant.

En raison de cette négligence, la Chambre des appels a jugé les intéressés du TMS « Margaux » coresponsables de l'abordage pour un huitième.

#### **4.- Arrêt du 7 décembre 2016 (508 Z- 3/16 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/508-z-316>) : appel d'un jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar du 6 août 2015.**

Au petit matin du 9 janvier 2011, un accident de navigation s'est produit sur le Rhin (km 537) lors d'une manœuvre du remorqueur « Rheinland » pour faire virer le MS « Waalland » ; le MS « Waalland » s'est retrouvé sur la rive droite, a touché le fond et a fait eau.

Les intéressés du MS « Waalland » avaient introduit une demande d'un montant de 347.281,48 EUR au titre de dommage matériel et de perte de jouissance auprès du tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar, qui a rejeté cette demande par jugement du 15 mai 2012. Par arrêt du 12 décembre 2013, le jugement a été annulé par la Chambre des appels, qui a renvoyé l'affaire au premier juge pour nouveau traitement.

La Chambre des appels avait alors statué que le contrat de remorquage était un contrat d'entreprise de travaux et de services au sens du § 631, alinéa 1 du Code civil allemand (BGB). En vertu du § 280, alinéa 1 du BGB, le fait de ne pas atteindre l'objectif convenu fait naître une présomption de responsabilité de l'exploitant du remorqueur, qui a pu être réfutée par ce dernier.

Dans le cadre du traitement ultérieur de l'affaire, le Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar a demandé un avis complémentaire d'un expert nautique indépendant.

Le Tribunal de la navigation du Rhin a estimé pouvoir statuer que le règlement de la charge de preuve, tel qu'apprécié par la Chambre des appels dans l'arrêt du 12 décembre 2013, ne s'appliquait pas en l'occurrence. Le tribunal a indiqué qu'il existait une obligation de collaboration en ce qui concerne le navire remorqué avec équipage, notamment celle d'actionner l'hélice lors de la marche arrière. L'expert a conclu que le fait de ne pas avoir actionné l'hélice à bord du MS « Waalland » avait substantiellement contribué à l'accident et pouvait être considéré comme étant la cause de celui-ci. La demande des intéressés du MS « Waalland » a (de nouveau) été rejetée par le tribunal de la navigation du Rhin.

Un deuxième appel a ensuite été interjeté. Dans l'arrêt suivant de la Chambre des appels, le grief selon lequel le tribunal de la navigation du Rhin avait violé le premier arrêt en matière de la charge de preuve a été jugé justifié. La Chambre des appels a répété qu'en la matière, il n'existait pas de traitement égal en ce qui concerne la charge de preuve, mais bien une présomption de responsabilité avec possibilité de réfutation par le prestataire de services, en l'occurrence l'exploitant du remorqueur.

Si la Chambre des appels statue sur une question de droit, le premier juge auquel est renvoyée l'affaire est lié par l'arrêt de la Chambre.

L'arrêt statuait cependant que l'intéressé du remorqueur « Rheinland » avait avec succès réfuté la présomption de responsabilité, également en se basant sur les constatations de l'expert nautique. Suivant la Chambre des appels, l'accident a uniquement pu se produire parce que, lors de la manœuvre de marche arrière, le navire remorqué n'a pas recouru au soutien de l'hélice. En passant, il a également été signalé que préalablement à cette manœuvre, le remorqueur n'avait pas à donner d'instructions particulières puisque, au cours des dernières années, les parties avaient effectué 40 à 50 fois de telles manœuvres entre elles, sans le moindre dommage. Aussi l'appel du MS « Waalland » a-t-il été rejeté comme étant mal fondé.

#### **5.- Arrêt du 21 mars 2016 (505 Z- 1/16 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/505-z-116>) : appel du jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Duisburg - Ruhrort du 2 juillet 2014.**

Le 10 octobre 2012, un sinistre s'est produit dans une crique utilisée par les dragues pour jeter l'ancre, à proximité du Rhin (km 782,5). La drague « Eimerkettenbagger 30 » était amarrée, l'arrière tourné vers le Rhin. Le MS « Kla-Grie » était entré, en marche arrière, sur le lieu de dragage et s'était amarré tribord à tribord de la drague 'Eimerkettenbagger 30'. Le MS « Kla-Grie » y a été chargé d'environ 950 tonnes de gravier. Après le chargement, l'enfoncement de l'automoteur était de 2,80 m.

Après le chargement, à sa sortie, l'hélice et le gouvernail du MS « Kla-Grie » ont été bloqués par l'un des cordages utilisés pour amarrer la drague. Le cordage passait sous la drague (- 3,5 mètres) via un treuil et était attaché à un poteau d'amarrage sur la rive.

En raison de l'avarie, le MS « Kla-Grie » a dû être remorqué de retour au lieu de dragage et sa cargaison de gravier a dû être déchargée. Le bateau a ensuite été remorqué vers un chantier aux Pays-Bas pour y être réparé. La demande d'un montant de 50.073,27 EUR, à majorer des

intérêts, a été accordée par jugement rendu par défaut le 31 août 2013 par le Tribunal de la navigation du Rhin de Duisburg-Ruhrort.

Après opposition, le jugement par défaut a été confirmé le 2 juillet 2014, avec une modification mineure (déblocage de 5.098,55 EUR au lieu du montant demandé de 11.102,45 EUR).

Le premier juge estimait que la cause de l'avarie était la méconnaissance de l'obligation de sécurité qui aurait pesé sur la drague amarrée. L'automoteur chargé amarré avait abandonné le lieu d'ancrage au moment où l'un des cordages d'amarrage (notamment celui du pont arrière-tribord de la drague) était complètement relâché. Compte tenu des circonstances, dans lesquelles un cordage s'était retrouvé dans l'hélice de l'automoteur qui se mettait en mouvement, ce qui a entraîné un blocage de son gouvernail, le Tribunal de la navigation du Rhin a jugé bon de tenir la drague responsable.

Le premier juge estimait qu'il pouvait être fait application en faveur du MS « Kla-Grie » du « *Beweis des erstens Anscheins* » (traduction libre : preuve basée sur la première impression), puisque les intéressés de la drague n'étaient pas parvenus à réfuter cette présomption de preuve. La Chambre des appels a rejeté l'appel (limité) des intéressés du MS « Kla-Grie » en ce qui concerne la libération partielle du montant de 11.102,45 EUR, mais a déclaré fondé l'appel suivant des intéressés de la drague « Eimerkettenbagger 30 » : statuant de nouveau, elle a rejeté les demandes qui avaient été admises par le jugement par défaut du 31 août 2013 voire par le jugement définitif du 2 juillet 2014 en faveur des intéressés du MS « Kla-Grie ».

Suivant la Chambre des appels, les conditions légales pour l'application du « *Beweis des ersten Anscheins* » n'étaient pas remplies. La Chambre estime que cette preuve basée sur la première impression n'est applicable qu'aux cas dans lesquels, sur la base des faits et de l'expérience, on peut admettre que la cause a donné lieu à une conséquence déterminée avec une probabilité si significative que les faits ne peuvent raisonnablement pas conduire à une autre conclusion (BGH VersR 2014,1099, 2010,392).

Dans ses considérations, la Chambre des appels a signalé que, compte tenu de la position du bateau et de sa largeur, le cordage aurait dû monter d'environ 70 centimètres sur une longueur de plus de 5 mètres, ce qui aurait alors supposé que le cordage ait été très fortement tendu, alors qu'il pouvait être déduit des faits tels qu'ils ressortaient des témoignages que le cordage reposait sur le fond sans tension, à une profondeur d'environ 3,5 mètres.

Suivant la chambre, des présomptions quant à la cause de l'accident portaient plutôt sur la manœuvre risquée effectuée par le MS « Kla-Grie ». En raison de son cap à tribord lors de l'appareillage, le MS « Kla-Grie » s'est approché à tel point de la rive avec sa poupe bâbord, que l'hélice et le gouvernail sont entrés en contact avec le cordage non tendu en question.

Dans ce cas, il n'y avait pas de présomption permettant de supposer sur la base des faits et selon l'expérience professionnelle générale, une négligence imputable à bord de la drague ; on ne pouvait pas invoquer la preuve basée sur une telle première impression.

Étant donné que les intéressés du MS « Kla-Grie » ne pouvaient pas désigner une faute des intéressés de la drague, leur demande a été déclarée mal fondée.

**6.- Arrêt du 21 mars 2016 (507 Z – 2/16 /<http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/507-z-261-1>) : appel du jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Duisburg - Ruhrort du 22 décembre 2014.**



Le 7 décembre 2012, vers 20h00, un abordage s'est produit sur le Rhin (km 780), dans les environs de Duisburg, au confluent du Rhin et de la Ruhr, entre l'avalant chargé MS « Lambada » et le montant MTS « Laura », chargé d'environ 2150 tonnes de biodiesel.

Le MS « Lambada » voulait accoster sur la rive droite dans l'embouchure de la Ruhr. Vers 19 h 30, on a vu depuis le MTS « Laura » le passage de quelques avalants, dont le MS « Lambada » en tant que deuxième bateau. On a pris contact par radiotéléphonie UKW 10 afin de se croiser tribord/tribord. Le TMS « Laura » arborait le panneau bleu et le feu blanc clignotant et a croisé sans le moindre problème un premier avalant tribord/tribord. Entre-temps, le TMS « Laura » avait réduit sa vitesse à 8 km/h. Il a encore pris contact avec le MS « Lambada » qui fonçait en trajectoire d'abordage, à une vitesse de 18 km/h, sur le TMS « Laura », mais il n'y a eu aucune réaction.

L'impact a été considérable. Les dommages subis par le MS « Lambada » s'élevaient à un montant de 60.359,78 EUR plus 67.665,92 EUR à titre de perte de jouissance, soit ensemble 128.025,70 EUR, montants qui ont été réclamés des intéressés du MTS « Laura ».

Par jugement interlocutoire du Tribunal de la navigation du Rhin à Duisburg - Ruhrort du 22 décembre 2014, la demande des intéressés du MS « Lambada » contre le conducteur du TMS « Laura » a été rejetée.

Le premier juge a examiné en détail les divers témoignages et a conclu que le TMS « Laura » avait à juste titre procédé à un changement de cap suivant § 09.04 n° 3 RPNR. Le conducteur du TMS « Laura » avait agi correctement : il avait sans problèmes croisé le premier avalant tribord sur tribord, et avait établi un contact radiophonique qui est resté sans réaction de la part du MS « Lambada ». En outre, le panneau bleu était hissé et le feu blanc clignotant était allumé, et par conséquent, on a agi correctement conformément au § 6.04 n° 3a du RPNR.

Le premier juge n'a pas non plus pu constater d'infraction du TMS « Laura » au §1.04 du RPNR, c'est-à-dire au devoir général de vigilance qui doit à tout moment être observé. Compte tenu de la distance relativement courte de 600 mètres entre les bateaux concernés, l'intervalle de temps d'environ 90'' entre les deux bateaux et les vitesses de 8 km/h, respectivement 18 km/h, il n'était plus possible pour le TMS « Laura » d'éviter l'abordage. Aucune infraction au § 6.16 RPNR (entrée et sortie d'un port ou d'une voie affluente) des intéressés du TMS « Laura » n'a été jugée établie non plus.

La Chambre des appels a rejeté l'appel comme étant mal fondé. La Chambre était d'accord avec les motifs détaillés invoqués que le Tribunal de la navigation du Rhin avait minutieusement indiqués. La Chambre n'a pas non plus jugé prouvée une infraction aux dispositions indiquées ci-dessus du Règlement de police pour la navigation du Rhin ayant une relation causale avec l'avarie et l'abordage à charge des intéressés du MTS « Laura ».

Conformément au § 9.04 n° 3 RPNR, il y avait un droit de changement de route et dans les circonstances données, le changement de route avait été correctement indiqué et effectué, mais mal calculé ou négligé à bord du MS « Lambada ».

**7.- Arrêt du 5 décembre 2017 (512 Z – 4/17 /<http://iw-t-law.uni-mannheim.de/az/512-z-417-1>) : appel du jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar du 2 mars 2017.**

Cette affaire se rapporte à un abordage qui s'est produit le 17 octobre 2014 vers 18 h 45 sur le Rhin (km 591,5 dans les environs de Coblenze) entre le montant TMS « Eiltank 10 » chargé de 1 290 tonnes de bitumes et l'avalant FGKS « Scenic Sapphire » avec 17 passagers et 43 membres d'équipage à bord.

Vers 18 h 30, par bonne visibilité, le montant TMS « Eiltank 10 » faisait route près du km 594 en rive gauche à une vitesse de 11,5 km/h, alors que l'avalant FGKS « Scenic Sapphire » s'apprêtait à effectuer une manœuvre de virage, en vue d'accoster à un débarcadère sur la rive gauche, ici la rade de Coblenze.

Environ 15' plus tard, le TMS « Eiltank 10 » heurtait de sa proue bâbord la poupe tribord du FGKS « Scenic Sapphire ».

L'action des intéressés du TMS « Eiltank 10 » était composée de plusieurs éléments répartis entre diverses parties demanderesse, de montants respectifs de 49.965,00 EUR, 6.089,25 EUR, 3.653,50 EUR et 3.653,50 EUR, chaque fois à majorer des intérêts, alors que le FGKS « Scenic Sapphire » introduisait une demande de 14.033,50 EUR, à majorer des intérêts.

Dans le courant de la procédure, une demande reconventionnelle a été introduite par les intéressés du FGKS « Scenic Sapphire » contre le commandant responsable, contre le timonier titulaire d'une patente et contre l'affréteur du TMS « Eiltank 10 ».

Par jugement du 2 mars 2017, le Tribunal de la navigation du Rhin a rejeté la demande principale des intéressés du TMS « Eiltank 10 » comme étant mal fondée ; il a déclaré admissible et mal fondée la demande incidente contre le commandant – conducteur, mais bien fondée contre le timonier et l'affréteur et cela dans son intégralité (14.033,50 EUR avec intérêts). En substance, le tribunal a conclu que l'abordage avait été causé par la faute du timonier (expérimenté) à bord du TMS « Eiltank 10 », qui avait pratiquement ignoré la manœuvre de virage et d'accostage du FGKS « Scenic Sapphire ». Le bateau à passagers avait indiqué par radio, à une distance d'environ 1 km avant la collision, commencer cette manœuvre, sans aucune réaction du bateau-citerne. Compte tenu de la situation spécifique, du moment et de la distance entre les bateaux impliqués, aucune infraction au § 6.13 n° 1 et 3 RPNR ou au devoir général de vigilance en vertu du § 1.04 RPNR n'a été jugée prouvée à la charge du bateau à passagers. Le conducteur du bateau à passagers devait s'assurer au sens du § 6.13 n° 1 du RPNR qu'il pouvait effectuer la manœuvre de virage, et devait à cet effet bien observer la zone, sans émettre de signal d'annonce ni attendre la confirmation acoustique conformément au § 6.13 n° 2 du RPNR. Suivant le tribunal, l'omission de donner un tel signal d'attention n'entraînerait la responsabilité que si elle était également la cause de l'accident ou de l'abordage.

Lorsqu'une manœuvre de virage autorisée est ainsi entamée, les autres bateaux doivent adapter ou modifier leur vitesse et leur route. Il est alors interdit au montant « s'intercaler » entre l'avalant et la rive gauche, mais il doit faire route par la rive droite géographique. Suivant le tribunal, le montant n'a pas le droit de changer de route par rapport au bâtiment qui effectue le virage, mais est tenu de respecter les devoirs d'un bateau rattrapant.

Le premier juge a déclaré la demande incidente admissible. L'objet de la demande principale et celui de la demande reconventionnelle ont été considérés comme étant si étroitement liés en fait et en droit, qu'il serait préférable de les juger dans le cadre d'une seule et même procédure en vertu du §-286 du ZPO.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Zivilprozessordnung, le Code judiciaire allemand

Les intéressés du TMS « Eiltank 10 » n'étaient pas d'accord avec le jugement du premier juge et ont interjeté appel ; ils ont de nouveau soumis l'inadmissibilité de cette demande à l'appréciation, ont demandé le rejet de la demande et visaient l'attribution de leurs propres demandes originaires.

La Chambre des appels a rejeté l'appel.

La demande reconventionnelle a été déclarée admissible, non contraire au droit procédural allemand (applicable en l'occurrence) (BGH NJW 2014,1670 Rn.14) et fondée. La Chambre des appels s'est rangée aux motifs judiciaires du premier juge selon lesquels la faute incombait, même manifestement et clairement, au timonier expérimenté à bord du TMS « Eiltank 10 », qui avait agi contrairement au § 6.13 n° 3 RPNR et au devoir général de vigilance prévu au § 1.04 RPNR.

Compte tenu de la distance, de l'annonce de la manœuvre de virage et du fait que les autres bateaux n'ont pas été dérangés lors de cette manœuvre, la Chambre des appels a jugé que les dispositions concernant le changement de route d'un bateau-citerne montant à l'égard du bateau à passagers avalant et virant n'étaient pas applicables en l'occurrence (BGH VersR 1967,154 ; BGH VersR 1975, 252).

**8.- Deux arrêts du 4 juin 2018 (513 Z – 1/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/513-z-118> et 514 Z – 2/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/514-z-218>) : appels du jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Kehl du 31 mai 2017.**

Le 15 mars 2015, vers 00 h 30, un abordage s'est produit sur le Rhin (km 310,5 - l'avant-chenal de l'écluse Gambshheim) entre l'avalant KV « Camaro », composé du MS « Camaro » et de trois allèges, SL « Camaro I » – SL « Camaro IX » et SL « Camaro X » et le montant TMS « Matrico ».

Les intéressés du KV « Camaro » et ceux du TMS « Matrico » affirmaient que l'autre partie était entièrement responsable de l'abordage.

Les demandes suivantes ont été introduites. Les intéressés du KV « Camaro » (assureur) ont introduit contre le propriétaire du bateau TMS « Matrico », le commandant et le timonier une demande de 215 332,13 EUR plus 3 219,50 EUR, à majorer des intérêts. Les intéressés du TMS « Matrico » (assureur) ont demandé du propriétaire du bateau MS « Camaro » et du SL « Camaro I » et des propriétaires du SL « Camaro IX » et « Camaro X » et du commandant un montant de 133 240,85 EUR et 2 529,50 EUR, à majorer des intérêts.

Outre la disposition générale concernant le croisement d'un montant et d'un avalant (vitesse et maîtrise de la route – § 6.03 n° 3 RPNR) une disposition de navigation spéciale s'applique au Rhin entre le km 173,55 et le km 335,70 (§ 9.02 RPNR).

La question centrale dans cette affaire était de savoir qui avait commis une infraction au § 9.02 n° 3 RPNR. Cette disposition indique que tous les bateaux doivent tenir leur droite dans la mesure où un passage bâbord sur bâbord sûr est et reste possible.

Le Tribunal de la navigation du Rhin, après avoir examiné et analysé le rapport d'un expert et entendu celui-ci, a conclu que les deux bateaux avaient commis des fautes en relation causale avec l'abordage. Dans ce cas, la responsabilité dépend de la mesure dans laquelle les fautes ont

été à l'origine de l'abordage (§ 92c BinSchG<sup>12</sup>), évaluée et fixée en l'occurrence à 50 pour cent pour chacune des parties.

Après une nouvelle analyse, la Chambre des appels a adopté cette conclusion.

À bord du KV 'Camaro', une infraction claire a été commise au § 9.02. n° 3 du RPNR : à bord de la formation à couple, on aurait plutôt dû, entre autres compte tenu du courant latéral, maintenir une plus longue route à tribord afin de rester (en toute sécurité) sur le côté droit du chenal navigable.

À bord du TMS « Matrico », une infraction a été commise tant au § 9.02. n° 3 RPNR qu'au § 6.03 n° 3 RPNR, puisque le bateau-citerne a changé de route à tel point que cela pouvait susciter un danger d'abordage.

Le jugement du Tribunal de la navigation du Rhin a été en grande partie confirmé par la Chambre des appels, sauf dans la mesure où les propriétaires des allèges SL ' Camaro IX » et « Camaro X » étaient condamnés solidairement. Ces allèges n'avaient pas d'équipage et le commandant et le timonier à bord de la formation à couple n'étaient pas au service de ces bateaux (sans équipage) appartenant à une autre personne morale.

L'appel (513 Z – 1/8) des intéressés du « KV Camaro » a été déclaré admissible mais mal fondé. L'appel (514 Z – 2/18) des intéressés du TMS « Matrico » a été déclaré admissible et mal fondé dans la mesure où il était également interjeté contre le propriétaire du MS 'Camaro » et SL « Camaro I » et contre le commandant, mais fondé en ce qui concerne la condamnation solidaire des propriétaires du SL « Camaro IX » et du SL « Camaro X ».

Pour le reste, le jugement attaqué a été confirmé. Chacun des deux bateaux, tant la formation à couple que le bateau-citerne, a été tenu responsable pour 50 pour cent des dommages résultant de l'abordage.

*A suivre*

---

<sup>12</sup> Binnenschiffahrtsgesetz