

18 mai 2022

Cour de cassation

Pourvoi n° P1823222

Chambre commerciale financière et économique – Formation restreinte hors  
RNSM/NA

Publié au Bulletin

ECLI:FR:CCASS:2022:CO00314

## Titre

---

- droit maritime
- abordage
- responsabilité
- abordage sans heurt
- conditions

## Sommaire

---

Ayant constaté que la destruction partielle d'un navire était survenue plus de deux heures après le transbordement de la cargaison dangereuse, dont l'explosion avait été provoquée par une étincelle à bord de ce navire alors que celui-ci faisait route depuis une heure et vingt-cinq minutes vers son port de destination, et relevé que la cargaison provenant d'un autre navire ne pouvait être considérée comme étant devenue partie intégrante de ce dernier, une cour d'appel a pu en déduire que l'accident n'avait pas été causé par ce navire et a exactement retenu qu'aucun abordage n'était survenu entre les deux navires

## Texte de la **décision**

---

COMM.

CH.B

COUR DE CASSATION

---

Audience publique du 18 mai 2022

Cassation partielle

M. RÉMERY, conseiller doyen  
faisant fonction de président

Arrêt n° 314 F-B

Pourvoi n° P 18-23.222

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 18 MAI 2022

1°/ la société Perforadora Central SA de CV, dont le siège est [Adresse 19] (Mexique),

2°/ la compagnie d'assurance Lloyds Auw 609 Atrium Underwriters Ltd, dont le siège est [Adresse 2] (Royaume-Uni),

3°/ la compagnie d'assurances [Adresse 18], dont le siège est [Adresse 10] (Royaume-Uni),

4°/ la compagnie d'assurance Lloyds RTH 1414 Ascot Underwriting Ltd, dont le siège est [Adresse 20] (Royaume-Uni),

5°/ la compagnie d'assurance Lloyds AEX 1225 Aegis Managing Agency Ltd, dont le siège est [Adresse 4] (Royaume-Uni),

6°/ la compagnie d'assurance Lloyds MAP 2791 Managing Agency Partners Ltd, dont le siège est [Adresse 4] (Royaume-Uni),

7°/ la compagnie d'assurance XL Speciality Insurance, dont le siège est [Adresse 12] (États-Unis),

8°/ la compagnie d'assurance Mutual Marine Office, dont le siège est [Adresse 11] (États-Unis),

9°/ la compagnie d'assurance American Offshore, dont le siège est [Adresse 7] (États-Unis),

10°/ la compagnie d'assurance Commonwealth Insurance, dont le siège est [Adresse 9] (Canada),

11°/ la société International Insurance Company Hannover, dont le siège est [Adresse 17] (États-Unis),

12°/ la société Catlin Underwriting Agencies Ltd, dont le siège est [Adresse 6] (Royaume-Uni), venant aux droits de la société Lloyds WEL 2020 Wellington Underwriting,

13°/ la compagnie d'assurance Lloyds HIS 33 Hiscox, dont le siège est [Adresse 1] (Royaume-Uni),

14°/ la compagnie d'assurances Lloyds KLN 510 R J Klin & Co, dont le siège est [Adresse 3] (Royaume-Uni),

15°/ la société NY General & Marine Insurance, dont le siège est [Adresse 8] (États-Unis),

16°/ la société Prosight Speciality Management Company, dont le siège est [Adresse 8] (États-Unis),

ont formé le pourvoi n° P 18-23.222 contre l'arrêt rendu le 14 juin 2018 par la cour d'appel de Douai (chambre 2, section 2), dans le litige les opposant :

1°/ à la société Maritime de Ecologia (Maresca), dont le siège est [Adresse 15] (Mexique),

2°/ à la société Bourbon Ships,

3°/ à la société Bourbon Offshore Norway,

ayant toutes deux leur siège [Adresse 21] (Norvège),

4°/ à la société [Adresse 14], dont le siège est [Adresse 5],

défenderesses à la cassation.

Les demanderesses invoquent, à l'appui de leur pourvoi, les trois moyens de cassation annexés au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Kass-Danno, conseiller référendaire, les observations de la SCP Bauer-Violas, Feschotte-Desbois et Sebagh, avocat de la société Perforadora Central SA de CV, des compagnies d'assurance Lloyds Auw 609 Atrium Underwriters Ltd, [Adresse 18], Lloyds RTH 1414 Ascot Underwriting Ltd, Lloyds AEX 1225 Aegis Managing Agency Ltd, Lloyds MAP 2791 Managing Agency Partners Ltd, XL Speciality Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, des sociétés International Insurance Company Hannover, Catlin Underwriting Agencies Ltd, des compagnies d'assurance Lloyds HIS 33 Hiscox, Lloyds KLN 510 R J Klin & Co et des sociétés NY General & Marine Insurance et Prosight Speciality Management Company, de la SARL Le Prado - Gilbert, avocat de la société Maritime de Ecologia (Maresca) et des sociétés Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway et [Adresse 14], et l'avis de Mme Henry, avocat général, après débats en l'audience publique du 22 mars 2022 où étaient présents M. Rémerly, conseiller doyen faisant fonction de président, Mme Kass-Danno, conseiller référendaire rapporteur, Mme Vaissette, conseiller, et Mme Mamou, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

#### Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Douai, 14 juin 2018, rectifié le 9 juillet 2020), le 18 juin 2005 en [Adresse 13], dans le golfe du Mexique, le navire ravitailleur Don Rodrigo, propriété de la société de droit mexicain Perforadora Central SA de CV (la société Perforadora), qui en était aussi l'armateur, a été détruit partiellement à la suite d'une explosion survenue alors qu'il faisait route depuis une heure et vingt-cinq minutes vers le port mexicain de [Localité 16], deux heures après la fin de l'embarquement, dans ses cuves, de déchets de lavage de la tête d'un puits de pétrole appartenant à la société mexicaine d'Etat Pemex Exploracion y Produccion (la société Pemex), déchets pompés à bord par le navire Bourbon Opale auprès duquel il s'était amarré à couple.

2. Estimant engagée la responsabilité du navire Bourbon Opale dans ce sinistre, la société Perforadora et ses assureurs, les sociétés International Insurance Company Hannover, Commonwealth Insurance, Mutual Marine office, XL Speciality Insurance, American Offshore, Lloyds Wel 2020, Lloyds HIS 33, Lloyds KLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH 1414, Lloyds AES 1225, Lloyds MAP 2791 (les assureurs) ont assigné la société de droit mexicain Maritima de Ecologia (Maresca) (la société Maresca), affrèteur du navire Bourbon Opale ainsi que la société de droit norvégien Bourbon Ships AS, propriétaire du navire Bourbon Opale, la société de droit norvégien Bourbon Offshore Norway, « gérant » du navire, et la société [Adresse 14], société mère, (les sociétés Bourbon) aux

fins d'obtenir l'indemnisation de leur préjudice. Les sociétés NY General & Marine Insurance New Jersey et Prosignt Speciality Management Company New Jersey sont intervenues volontairement devant la cour d'appel.

#### Examen des moyens

Sur le deuxième moyen et sur les premier et troisième moyens, pris en leurs cinquième et sixième branches, rédigés en termes identiques, ci-après annexés

3. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces moyens qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Sur les premier et troisième moyens, pris en leur première branche, rédigés en termes identiques

#### Enoncé du moyen

4. La société Perforadora et ses assureurs font grief à l'arrêt de rejeter leurs demandes d'indemnités dirigées contre les sociétés Bourbon et la société Maresca, alors « que constitue un abordage dit "sans heurt" au sens des articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports, entraînant la responsabilité du navire concerné, le dommage causé par le transbordement de la cargaison de ce navire vers un autre navire, après une opération de mise à couple des deux navires ; que la cour d'appel, en se bornant à statuer par un motif inopérant relatif à l'intégration de la cargaison au premier navire et à affirmer que l'abordage implique à tout le moins le fait d'un navire, a violé les textes précités. »

#### Réponse de la Cour

5. Ayant constaté que la destruction partielle du navire Don Rodrigo était survenue plus de deux heures après le transbordement de la cargaison dangereuse, dont l'explosion avait été provoquée par une étincelle à bord du navire alors que celui-ci faisait route depuis une heure et vingt-cinq minutes vers le port de [Localité 16], et relevé que la cargaison provenant du navire Bourbon Opale ne pouvait être considérée comme étant devenue partie intégrante de ce dernier, la cour d'appel a pu en déduire que l'accident n'avait pas été causé par le navire Bourbon Opale et a exactement retenu qu'aucun abordage n'était survenu entre les deux navires.

6. Le moyen n'est donc pas fondé.

Mais sur les premier et troisième moyens, pris en leur troisième branche, rédigés en termes identiques

#### Enoncé du moyen

7. La société Perforadora et ses assureurs font grief à l'arrêt de rejeter leurs demandes d'indemnités dirigées contre les sociétés Bourbon et la société Maresca, alors « qu'il incombe au juge français qui reconnaît applicable un droit étranger, d'en rechercher la teneur, soit d'office soit à la demande d'une partie qui l'invoque, avec le concours des parties et personnellement s'il y a lieu, et de donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger ; que la cour d'appel, se référant à la législation mexicaine (normes mexicaines CRETIB) sans en préciser le contenu, a jugé qu'il ne pouvait être reproché au Bourbon Opale de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage IMDG du produit transporté ; qu'en statuant ainsi sans rechercher, au besoin d'office, la teneur de la législation mexicaine, à laquelle se réfèrent au demeurant les appelantes en visant une loi mexicaine du 31 mars 1998 relative au document de déchargement pour les substances, matières et déchets dangereux qui imposait le respect d'un marquage, la cour d'appel a méconnu son office, en violation de l'article 3 du code civil. »

#### Réponse de la Cour

Vu l'article 3 du code civil :

8. En application de ce texte, il incombe au juge français qui reconnaît applicable un droit étranger, d'en rechercher la teneur, soit d'office, soit à la demande d'une partie qui l'invoque, avec le concours des parties et personnellement s'il y a lieu, et de donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger.

9. Pour rejeter la demande d'indemnisation de la société Perforadora et de ses assureurs contre la société Bourbon Offshore sur le fondement de la responsabilité délictuelle, l'arrêt, après avoir retenu que le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code) auquel renvoie le chapitre VII de la Convention SOLAS était inapplicable à la cause, en déduit qu'il ne peut être fait grief à la société Maresca et aux sociétés Bourbon de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage de la classe IMDG du produit transporté « et ainsi de ne pas s'être conformées à la législation mexicaine (norme mexicaine CRETIB). »

10. En statuant ainsi, alors que la société Perforadora et ses assureurs invoquaient spécialement une loi mexicaine du 31 mars 1998 relative au document de déchargement pour les substances, matières et déchets dangereux imposant le respect d'un marquage, la cour d'appel, qui se réfère elle aussi au droit mexicain, mais déduit que l'absence de marquage lui était conforme du seul fait que le code IMDG ne l'imposait pas, sans rechercher la teneur exacte du droit mexicain lui-même pour vérifier qu'il n'était pas plus exigeant que les normes IMDG, a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs, la Cour :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il déboute la société Perforadora et ses assureurs de ses demandes à l'encontre de la société Bourbon Offshore sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle et en ce qu'il statue sur les dépens et l'article 700 du code de procédure civile, l'arrêt rectifié rendu le 14 juin 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Douai ;

Constate l'annulation, par voie de conséquence, de l'arrêt rectificatif ;

Remet, sur ces points, l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Rouen ;

Condamne la société [Adresse 14] aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande formée par les sociétés Maritime de Ecologia (Maresca), Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway et [Adresse 14] et condamne la société [Adresse 14] à payer à la société Perfodara Central SA de CV et à ses assureurs la somme globale de 3 000 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du dix-huit mai deux mille vingt-deux. MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Bauer-Violas, Feschotte-Desbois et Sebagh, avocat aux Conseils, pour la société Perforadora Central SA de CV, des compagnies d'assurance Lloyds Auw 609 Atrium Underwriters Ltd, [Adresse 18], Lloyds RTH 1414 Ascot Underwriting Ltd, Lloyds AEX 1225 Aegis Managing Agency Ltd, Lloyds MAP 2791 Managing Agency Partners Ltd, XL Speciality Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, des sociétés International Insurance Company Hannover, Catlin Underwriting Agencies Ltd, des compagnies d'assurance Lloyds HIS 33 Hiscox, Lloyds KLN 510 R J Klin & Co et des sociétés NY General & Marine Insurance et Prosigth Speciality Management Company.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué d'avoir confirmé le jugement en ce qu'il a débouté la société Perforadora Central de ses demandes d'indemnités dirigées contre les sociétés Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway, [Adresse 14] et Maresca ;

## AUX MOTIFS PROPRES QUE

« Sur la qualité de producteur subséquent de déchets du navire Bourbon Opale

Le droit de l'environnement fait du producteur subséquent de déchets le responsable de son suivi jusqu'à son élimination finale.

Selon les appelantes, l'explosion est due à une défaillance au stade du traitement à bord du Bourbon Opale qui a donné lieu à une déclaration défectueuse à l'appui du bon de déchargement.

Elles font valoir à cet égard que les déchets et résidus provenant d'une opération de nettoyage d'un oléoduc depuis une plate-forme fixe de l'entreprise publique mexicaine, Pemex, chargés à bord du navire Bourbon Opale, affrété par Pemex, équipé d'une usine de traitement en pontée, le "FPSO", ont été transbordés à bord du navire Don Rodrigo, également affrété à temps par Pemex pour la collecte et le transport de ces déchets et résidus non dangereux, après avoir fait l'objet d'un traitement triphasique sur le navire, sous le contrôle de la société mexicaine Maresca, partenaire de l'armement Bourbon.

Elles en déduisent que Pemex a perdu sa qualité de producteur initial de déchets de lavage à la suite de leur traitement à bord du navire Bourbon Opale et en veulent pour preuve l'aveu judiciaire des intimées qui résulterait de leur pièce 26 (page 28) aux termes de laquelle leur expert admettrait une opération de traitement triphasique à bord du navire Bourbon Opale.

Le commandant [K] [L] achève son « Mémoire n° 2 aux intérêts de [Adresse 14]" en ces termes :

" En revanche, Bourbon Offshore n'intervenait en rien dans la gestion du personnel navigant et des techniciens à bord du navire, ni dans les mouvements de celui-ci, ni dans l'exploitation de l'installation triphasique de conception Maresca, mise à bord pour traiter les effluents des plateformes d'extraction pétrolière ou de rinçage des oléoducs. En conséquence□ ".

S'il est ainsi admis l'existence d'une installation de traitement triphasique à bord du navire Bourbon Opale, il ne s'en déduit nullement la reconnaissance d'un tel traitement s'agissant de la cargaison litigieuse préalablement à son transbordement sur le navire Don Rodrigo alors que les intimées ne reconnaissent qu'une décantation. Elles disent à cet égard que les boues de lavage provenant du nettoyage des conduites du puits après obturation de la tête de celui-ci récupérées par le navire stockeur Bourbon Opale n'ont pas vocation à être traités à bord de ce navire, ajoutant qu'après décantation, l'eau contaminée est pompée directement sur ordre de Pemex par le navire alléger Don Rodrigo chargé de l'acheminer à terre en vue de leur élimination dans une unité de traitement terrestre.

Une décantation ne pouvant s'assimiler à une modification de la nature des déchets, en l'absence de toute démonstration en ce sens, et aucun changement de volume ou de structure du produit ni aucun traitement n'étant établi, les appelantes ne rapportent pas la preuve de ce qu'il a été procédé à un traitement triphasique des boues de lavage à bord du navire Bourbon Opale, en modifiant la nature, de sorte que celui-ci serait devenu un producteur subséquent de déchets dont il doit endosser la responsabilité.

Aucun aveu judiciaire ne peut être retenu en l'espèce.

La cour observe en outre, qu'il n'est pas démontré que la cargaison en cause aurait dû faire l'objet d'un traitement triphasique afin de rendre celle-ci non dangereuse.

Dès lors, Pemex est demeuré propriétaire de la cargaison provenant d'un oléoduc lui appartenant chargée à bord de Bourbon Opale, puis transbordée sur le navire ravitailleur Don Rodrigo.

Sur l'application de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 aux dommages subis par le Don Rodrigo

Les appelantes soutiennent que l'événement de mer ayant occasionné l'incendie du navire Don Rodrigo est le fait du navire Bourbon Opale et s'inscrit dans le cadre de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de Bruxelles du 23 septembre 1910 en vertu de son article 13. Elles disent que la

convention s'applique aux dommages causés au navire Don Rodrigo par le navire Bourbon Opale alors même qu'il n'y a pas eu abordage aux motifs qu'il y a eu inobservation des règlements.

Les intimées rétorquent que ladite convention ne peut trouver s'appliquer en l'espèce et opposent la prescription de l'action.

Sur la prescription de l'action

Les intimées opposent la prescription de l'action des appelantes fondée sur cette convention aux motifs que l'action engagée par un propriétaire de navire contre un autre propriétaire de navire estimé responsable d'un abordage doit intervenir dans un délai de deux ans à compter de la survenance de l'abordage et que les appelantes auraient reconnu que toute action contre le propriétaire du navire, la société Bourbon Ships AS qui aurait dû être engagée en Norvège, lieu du domicile de l'armateur, serait prescrite.

Selon l'article 7 de ladite convention,

"Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

□

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la Loi du tribunal saisi de l'action□ »

Or, les appelantes ayant attrait devant les juridictions françaises les sociétés qu'elles considèrent co-auteur de l'abordage, c'est justement qu'elles se prévalent des dispositions de l'article 2241 alinéa 1er du code civil français aux termes duquel la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription et qu'il en est de même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente. Il s'ensuit que la procédure introduite le 18 juin 2007 devant la juridiction américaine à l'encontre de Bourbon Ships propriétaire du navire, devenue Bourbon Ships (en 2005), et Bourbon Offshore Norway (BON), gestionnaire du navire, à la suite du sinistre survenu le 18 juin 2005, qui a donné lieu à un jugement d'incompétence du 10 février 2009, a interrompu le délai de prescription et que le délai biennal de prescription a été de nouveau interrompu par la procédure au fond introduite le 5 février 2010 devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer à l'encontre des sociétés intimées, interruption de la prescription qui se prolonge jusqu'au jour où le jugement devient définitif, et fait courir un délai de même durée que l'ancien en vertu des dispositions de l'article 2231 du code civil.

L'action fondée sur la convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage ne se trouve donc pas prescrite.

Sur l'application de la convention en vertu de son article 13 et l'existence d'un abordage sans heurt

La Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage s'applique lorsque tous les navires en cause sont ressortissants des Etats contractants, ce qui est le cas en l'espèce des deux navires battant pavillon mexicain.

Elle ne s'applique qu'en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

L'article 13 de ladite convention dispose : "La présente Convention s'étend à la réparation de dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire cause à un autre navire alors même qu'il n'y a pas eu abordage".

L'application jurisprudentielle de l'abordage sans heurt vise le plus souvent l'hypothèse des dommages subis par un petit navire du fait du remous provoqué par le déplacement ou les hélices d'un gros navire (abordage par remous "wash").

En l'espèce, retenir l'existence d'un abordage sans heurt conduit à considérer que les "eaux contaminées" transbordées du navire Bourbon Opale au navire Don Rodrigo, étaient devenues parties intégrantes du Bourbon

Opale de sorte que l'explosion survenue près de deux heures après le transbordement alors que le navire Don Rodrigo faisait route vers le port de [Localité 16] aurait été causé par le navire Bourbon Opale.

Les appelantes soutiennent que Maresca a la qualité de donneur d'ordre du navire Bourbon Opale et non Pemex et disent que les dommages subis par le navire Don Rodrigo sont dus aux effets du contact opérationnel qui s'est produit avec le navire Bourbon Opale par l'opération de mise à couple pour le transfert des déchets entre les deux navires.

Elles se fondent sur trois contrats successifs : la charte-partie à temps entre les 2 sociétés mexicaines Maresca et Pemex le 19 novembre 2003 (Pièce 72), faisant valoir que celui-ci énonce que "Maresca est responsable de l'enregistrement de la production et des services de l'usine de traitement et de tout équipage associé", le contrat de crédit-bail du 18 mai 2004 conclu entre Maresca et l'armement Bourbon (Island Offshore VIKS et BON) par lequel le navire est donné en location à Maresca avec option d'achat, et le contrat tripartite (contrat de partenariat ou joint venture) du même jour conclu entre Island Offshore VIKS, BON et Maresca dont elles disent qu'il confère à l'armement Bourbon toute la gestion nautique et commerciale du navire.

Selon elles, l'autorité finale sur le navire FPSO "Bourbon Opale" mis à disposition de Pemex qui est armé, doté d'un équipage complet composé d'un capitaine, d'un chef mécanicien, d'officiers de marine rompus à l'activité offshore et équipé d'une usine de traitement de production, est l'armement Bourbon, l'armateur fréteur.

Elles dénie tout affrètement coque nue du Bourbon Opale par Maresca en l'absence de production d'une charte partie coque nue et contestent que Pemex ait "la haute main" sur les opérations de transbordement des déchets de lavage comme le soutiennent les intimées.

Les intimées rétorquent que :

- le Bourbon Opale est la propriété de la société de droit norvégien Bourbon Ships AS, qui l'a donné en affrètement à la société de droit norvégien Bourbon Offshore Norway (BON), laquelle l'a frété à la société Maresca (société de droit mexicain), laquelle l'a elle-même donné en affrètement à Pemex,
- c'est Pemex et non Maresca qui est l'affréteur final du Bourbon Opale,
- c'est le représentant de Pemex à bord du navire Bourbon Opale, l'ingénieur [S] [E] [V] [G], qui a établi et signé le bon de déchargement remis au commandant du Don Rodrigo qui est à l'entête de PEP.

La charte-partie à temps conclue entre les 2 sociétés mexicaines Maresca et Pemex du 19 novembre 2003 (Pièce 72) (ci-après contrat Pemex) a pour objet "l'affrètement d'un navire de traitement dénommé "Bourbon Opale" pour la réception d'hydrocarbures provenant des essais de jaugeage et des opérations liées au forage, à la réparation et au dégorgement de puits" avec son équipage complet.

Ce contrat fait peser sur Maresca, le fréteur, notamment :

- la coordination de la transformation du navire, la construction de l'unité de traitement, sa certification, sa construction et son installation,
- la fourniture d'un personnel qualifié et expérimenté.

En outre, le fréteur s'engage à manipuler les résidus ou les eaux contaminées dans le strict respect de la convention MARPOL 73/78 et des dispositions qui la régissent en ce qui concerne la prévention de la pollution par hydrocarbures dans les ports de chargement et de déchargement, ainsi que sur les routes maritimes nationales et internationales.

Par ce contrat d'affrètement à temps, Maresca a la charge de la gestion nautique du navire, celle de la construction, de la mise à bord et de l'exploitation de l'installation de traitement ainsi que le respect des mesures de sécurité et de prévention de la pollution, tandis que Pemex a la charge de la gestion commerciale du navire mis

à sa disposition.

La conclusion, le 18 mai 2004, d'un contrat de crédit-bail avec option d'achat du navire Bourbon Opale entre les sociétés de droit norvégien Island Offshore Viks, BON et la société de droit mexicain Maresca, suivi d'un avenant du 31 janvier 2005, entre Bourbon Offshore VIKS (à la suite de la vente du navire par le fréteur précédent), Bon et Maresca. (pièce 62 contrat de location) ainsi que celle d'un accord tripartite du même jour, entre les mêmes parties, suivi d'un avenant du 31 janvier 2005, entre Bourbon Offshore VIKS, Bon et Maresca. (pièce 61) ne sont pas de nature à modifier les relations existantes entre Maresca et Pemex telles qu'elles résultent de la charte-partie conclue entre ces deux sociétés mexicaines. A cet égard, est indifférente la circonstance que le contrat tripartite transfère à BON certaines des obligations de Maresca en vertu du contrat de location, notamment ses obligations techniques et opérationnelles en sa capacité de preneur à bail, comme la maintenance et le fonctionnement ainsi que les réparations et que Maresca se voit confier l'exploitation commerciale notamment du contrat Pemex.

Ainsi, les eaux contaminées, propriété de Pemex, producteur de déchets ainsi qu'il a été dit, ont été transbordées à bord du navire Don Rodrigo sur ordre de Pemex, en charge de la gestion commerciale du Bourbon Opale au travers de son représentant à bord qui a établi le bon de déchargement.

Il n'est nullement démontré que les eaux contaminées transbordées du navire Bourbon Opale au navire Don Rodrigo, étaient devenues parties intégrantes du Bourbon Opale et ainsi que l'explosion aurait été causée par le premier au second.

En outre, la responsabilité pour abordage a pour fondement une faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde.

La convention sur l'abordage ne peut trouver à s'appliquer à l'événement de mer survenu près de deux heures après la fin du transbordement alors que le navire collecteur faisait route depuis une heure et vingt-cinq minutes vers le port mexicain de [Localité 16].

De surcroît, et en tout état de cause, il est permis de s'interroger sur le lien de causalité direct qui existerait entre la faute commise par le navire Bourbon Opale du fait de la cargaison transbordée et le dommage en raison de l'explosion du navire résultant d'une étincelle à bord du navire Don Rodrigo (cigare ou interrupteur électrique) d'une marchandise placée dans un ballast d'eau de mer.

Sur la faute pour défaut de marquage de la cargaison

En outre, même à admettre que les "eaux contaminées" transbordées du navire Bourbon Opale au navire Don Rodrigo, seraient devenues parties intégrantes du Bourbon Opale, encore faut-il pour que la convention trouve à s'appliquer, qu'il y ait eu une faute imputable au premier navire, s'agissant d'une responsabilité pour faute prouvée.

Est invoquée à cet égard, "l'inobservation des règlements" au sens de l'article 13 de la convention.

La faute au sens de la convention ne saurait se limiter à l'inobservation des règles de barre et de route telles qu'elles sont fixées par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) et s'entend du manquement à une obligation préexistante prescrivant un comportement et donc, un manquement à un règlement, national ou international, fixant des règles de conduite professionnelle, notamment des dispositions résultant des conventions internationales sur la sécurité de la navigation qui ont pour objet de fixer des règles impératives et contraignantes en matière de sécurité.

Dès lors, c'est justement que les appelantes se prévalent de la faute qui résulterait de l'inobservation des conventions SOLAS, MARPOL et des codes ISM et IMDG.

Les appelantes invoquent à cet égard l'absence de marquage conforme de la marchandise transbordée. Elles disent que l'événement de mer ayant occasionné l'incendie du navire Don Rodrigo est le fait du navire Bourbon

Opale par le rejet d'une cargaison dangereuse sans marquage ONU, CRETIB et IMDG.

Elles font ainsi grief à Maresca d'avoir omis de déclarer les marchandises dangereuses sur le journal de bord et le registre des hydrocarbures du Bourbon Opale, les seules mentions "aguas aceitosas" et "emulcion aceite-agua" reprises par Pemex sur le bon d'enlèvement qu'elles traduisent par "eaux huileuses" et "émulsion d'eaux huileuses" qui ne figurent ni dans la nomenclature IMDG ni dans le code mexicain CRETIB étant insuffisantes à cet égard.

Elles distinguent les eaux de production de carburants qui contiennent des hydrocarbures tels que benzène et toluène des eaux résiduelles ou eaux huileuses issues de lavage des capacités, clarifiée et débarrassées de la plus grande partie des hydrocarbures. Elles en déduisent que les déchets de lavage ont été déchargés sous une mention non conforme à leur propriété physico-chimique dangereuse, que le navire Don Rodrigo n'avait aucune raison de refuser la cargaison issue d'opération de lavage au moyen d'effluents de lavage traités à bord pour parvenir à un déchet dit banal, polluant mas non dangereux, destiné à être définitivement éliminé.

Les intimées rétorquent que le Don Rodrigo a été pleinement informé de la nature de la cargaison transbordée à partir du Bourbon Opale le 18 juin 2005 par la mention portée par le représentant à bord du Bourbon Opale de Pemex.

Elles ajoutent que la charte-partie du 19 juillet 2004 pour l'affrètement du navire Don Rodrigo liant Pemex à Perforadora (pièce 49 des appelantes) comporte une annexe E-1 (pièce 113 des appelantes) qui mentionne le transport de "aceites contaminados" et "residuos aceitosos", ces termes ne pouvant se traduire, comme le soutiennent les appelantes, par "huiles polluées" et "résidus huileux" mais par "eaux chargées d'hydrocarbures" et "résidus d'hydrocarbures".

Les parties s'opposent ainsi sur la traduction des termes espagnols figurant tant sur le bon de déchargement que sur l'annexe E-1 de la charte-partie par laquelle Perforadora a frété le navire Don Rodrigo à Pemex.

Selon Mme [N] [G] [A], expert traductrice en langues espagno-français près la cour d'appel de Paris, (pièce 110 et 147 des appelantes) :

- le terme "aguas oleosas" ou "aguas aceitosas", "si l'on s'en tient strictement à la traduction littérale des termes, doivent être traduits par "eaux huileuses". L'espagnol étant une langue d'origine latine, si l'auteur du texte avait voulu écrire "hydrocarbures" ou "eaux contenant des hydrocarbures", il aurait tout simplement écrit : "hidrocarburos" ou "aguas que contienen hidrocarburos",
- la mention "EMULCION ACETE-AGUA" pourrait se traduire par "Emulsion huile dans eau" (ou émulsion HIE),
- elle n'est pas en mesure d'affirmer que "aguas oleosas/aceitosas" est synonyme de "émulsions huile dans eau", pensant qu'il s'agit plutôt d'émulsions eau dans huile,
- la mention "residuos aceitos" figurant dans l'annexe E-1 de la charte-partie du navire Don Rodrigo, se traduirait par "résidus huileux" précisant qu'il y a plusieurs types d'huiles et que le terme "résidus huileux" acquiert un sens différent dans chaque contexte, ajoutant que "En l'espèce, il s'agit très probablement des huiles dérivées du pétrole mais en ce qui me concerne, mon domaine de compétence étant la traduction, je traduirais ce terme par "résidus huileux". Il appartient au destinataire du texte d'interpréter le sens de ce terme dans ce contexte précis".

Selon le commandant [L], (pièce 26 des intimées) "dans l'industrie pétrolière et plus précisément encore dans celle de l'extraction du pétrole off shore, le mot espagnol "aceite" est équivalent au mot anglais "oil" et a une acception aussi étendue... On a bien compris que "aguas aceitosas" ou "emulcion aceite agua" sont synonymes et désigne une émulsion eau/pétrole, autrement dit une eau hydrocarbonnée donc potentiellement dangereuse pour le navire et/ou son environnement ...".

Le bon de déchargement ou avis de déchargement du 18 juin 2005, du représentant de Pemex à bord du Bourbon Opale, l'inspecteur [S] [V] [G], reçu par le capitaine du Don Rodrigo, fait état, selon la traduction fournie par les

appelantes (leur pièce 11) de "255 m3 (environ) de déchets de lavage (émulsion huile-eau)

Déchets de lavage provenant des opérations de nettoyage de l'oléoduc de 16 pouces au raccordement de CITAM.

Ils sont envoyés au Terminal maritime de Dos Bocas aux fins d'être définitivement éliminés".

Ainsi que le relève l'expert-traductrice, il y a plusieurs types d'huiles et il appartient au destinataire du texte d'interpréter le sens des termes dans son contexte précis. On ne peut ainsi s'en tenir à une traduction littérale des termes litigieux.

Les appelantes s'appuient sur une note rédigée par des professionnels de l'Institut Français du Pétrole (IFP) (leur pièce 107 "l'eau dans la production de carburant") pour dire que la qualité de l'eau dans l'industrie pétrolière dépend de son activité d'origine ; que les déchets remis au Don Rodrigo n'étant pas issus d'une activité de production de pétrole, il ne s'agissait pas d'une eau de production qui est davantage considérée "comme une ressource que comme un sous-produit" alors que le Don Rodrigo ne collecte que des déchets en tant que sous-produit ; qu'il ne s'agissait pas non plus d'une eau issue d'un procédé de raffinage puisque le FPSO ne raffine pas de pétrole brut à bord, qu'il s'agit d'un déchet issu d'une opération d'entretien de puits ayant généré, après traitement, des "eaux résiduelles" composées d'eaux huileuses qui seront débarrassées de la plus grande partie des hydrocarbures, en l'occurrence par le biais de l'usine de traitement triphasique de conception Maresca, puis éliminés à terre.

Or, ainsi qu'il a été dit l'existence d'un traitement triphasique des déchets de lavage avant leur transbordement sur le navire Don Rodrigo n'est pas établi mais seulement une décantation de la cargaison préalablement à son pompage.

S'agissant en l'espèce, de déchets de lavage provenant des opérations de nettoyage d'un oléoduc, la mention "émulsion huile-eau" doit s'entendre d'une eau hydrocarbonnée et donc potentiellement dangereuse ainsi que le fait valoir à juste titre le commandant [L] (pièce 26 des intimées).

Sur le défaut de marquage de la nature dangereuse de la cargaison par le capitaine du Bourbon Opale tant dans son journal de bord que dans son registre des hydrocarbures, les appelantes soutiennent que la case pour le marquage de la classe IMDG du produit transporté n'a pas été renseignée. Elles disent que le transport de déchets dangereux est interdit sauf pour les tankers chimiques et vraquiers, ce qui n'est pas le cas du Don Rodrigo et soutiennent que le code IMDG, obligatoire pour tous les navires soumis à la convention SOLAS, ne s'applique pas seulement aux marchandises dangereuses emballées en colis mais aussi aux marchandises dangereuses en vrac liquide.

Elles se fondent notamment sur une note n° 2 de M. [I] [Z], ingénieur conseil (leur pièce 145) par laquelle celui-ci indique que le chargement d'un produit dangereux (classe 3 du code IMDG) doit pour le moins être mentionné sur le bon de débarquement.

Or, ainsi que le font valoir les intimées (leur pièce 29 commentaires du commandant [L]), le code IMDG auquel renvoie le chapitre VII de la convention SOLAS (convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer) est inapplicable à la cause, ce chapitre concernant le transport des marchandises dangereuses "en colis" (partie A) ou "sous forme solide en vrac" (partie A-1), tandis que la partie B concerne la construction des navires transportant des produits chimiques liquides dangereux en vrac.

A cet égard, l'extrait de l'ouvrage publié par l'Institut d'aide à la formation professionnelle maritime (pièce 149) aux termes duquel "Le recueil IMDG, bien que destiné plus spécialement au transport maritime, des marchandises dangereuses en colis est incontournable pour le transport des marchandises en vrac liquide, en particulier parce qu'il définit les différentes classes de produits transportés, liste les marchandises dangereuses,..." ne permet pas de dire que le code IMDG serait applicable à toutes les marchandises dangereuses solides ou liquides, en vertu du chapitre VII de la convention SOLAS.

Il s'en déduit qu'il ne peut être fait grief aux intimées de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage de la

classe IMDG du produit transporté alors que la cargaison du navire Bourbon Opale constituée d'eaux de déchets de lavage en provenance d'un oléoduc, transbordée au navire Don Rodrigo n'était en rien une marchandise sous forme solide en vrac ou en colis et ainsi de ne pas s'être conformé à la législation mexicaine (norme mexicaine CRETIB).

En outre, la circonstance que le laboratoire mexicain d'analyses fasse état d'échantillons de boues solides directement prélevées des citernes du Don Rodrigo (pièce 25 des appelantes) ne permet nullement d'en déduire qu'il s'agissait d'une marchandise sous forme solide en vrac.

Les appelantes invoquent encore le non-respect de la Convention MARPOL, (convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les navires) au motif que l'annexe I s'applique aux navires de type FPSO de sorte que le Bourbon Opale y est soumis, sans justifier en quoi il y aurait eu violation des règles posées par cette convention, ne s'agissant pas d'un rejet à la mer de mélanges ou de résidus d'hydrocarbures interdits, mais du transfert d'une cargaison d'un navire à l'autre. La circonstance que le terme "rejet" (article 2 3 a) vise "Tout déversement provenant d'un navire, comprenant tout écoulement, évacuation, épanchement, déchargement par pompage, émanation, vidange" est insuffisante à cet égard s'agissant d'un transbordement d'une cargaison d'un navire à un autre sans rejet à la mer.

Par ailleurs s'agissant de l'annexe II de ladite convention, applicable au transporteur de substances liquides nocives en vrac, les appelantes qui font état du chapitre 17 du recueil, n'indiquent pas davantage en quoi la convention aurait été violée en invoquant la réglementation du rejet à la mer de substances liquides nocives lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage (§ 487 de leurs écritures).

En outre, s'agissant du défaut de registre de la cargaison, le navire Bourbon Opale disposait d'un registre des hydrocarbures ainsi qu'il a été dit.

Enfin, s'agissant du code ISM (code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) adopté par l'OMI, Maresca justifie du certificat ISM établi par le Lloyds Register qui lui a été délivré et les appelantes ne justifient pas que les intimées y aient contrevenu, en invoquant le défaut de marquage IMDG ainsi qu'il a été dit.

En conséquence, le défaut de marquage d'un produit dangereux par inobservation des règlements imputé aux intimées manque en fait.

Les appelantes invoquent encore la défaillance du navire Bourbon Opale dans son devoir d'assistance et ainsi la violation de la convention SOLAS.

Or la circonstance que le navire ait ou non manqué à cette obligation est indifférente au regard des dispositions de l'article 13 de la convention relative à l'abordage en mer, en ce que ce manquement allégué à la convention SOLAS, intervenu postérieurement à l'événement de mer, est dépourvu de lien avec l'abordage sans heurt invoqué.

Sur le manquement à la convention MARPOL du fait de l'inaptitude du navire Don Rodrigo au transport de la cargaison litigieuse

Les appelantes soutiennent que le Bourbon Opale a violé les dispositions de la convention Marpol en ce qu'il a transféré des substances liquides nocives sur un navire inapte à les recevoir alors que la convention encadre de façon très stricte les rejets de toluène et benzène, en tant que substances liquides nocives de catégorie Y.

Elles font valoir que selon le contrat d'affrètement signé entre Pemex et Perforadora, le Don Rodrigo ne devait transporter que des déchets et excédents métalliques non dangereux (certification classe A1) et que contrairement à ce que soutiennent les intimées, aucune clause de la charte partie du Don Rodrigo ne lui fait obligation de transporter des mélanges contenant du pétrole brut ni des résidus d'hydrocarbures, que le Don Rodrigo est un navire collecteur de déchets non dangereux mais polluants et ne disposait pas de registre des hydrocarbures comme la convention Marpol en fait obligation. Elles se fondent notamment sur la note de M. [I] [Z] (leur pièce

133).

Les intimées rétorquent en premier lieu que la mention "non dangereux" ne s'applique qu'aux excédents métalliques et en second lieu que l'annexe E-1 de la charte-partie mentionne le transport de produits dangereux.

La charte-partie du 19 juillet 2004 conclue entre Pemex et Perforadora pour l'affrètement du Don Rodrigo (pièce 49 des appelantes) porte sur l'affrètement à temps d'un ravitailleur baptisé Don Rodrigo pour le transport de résidus et d'excédents métalliques non dangereux provenant d'installations off-shore de Pemex Exploracion y Produccion" (PEP).

L'annexe B de cette charte-partie (pièce 112 des appelantes) mentionne que cette annexe fait partie intégrante du contrat conclu entre PEP et Perforadora pour effectuer le service "d'affrètement à temps d'un navire ravitailleur pour le transport de déchets et d'excédents métalliques et de résidus non dangereux générés par les installations offshore de Pemex Exploracion y Production".

Il s'en déduit que, contrairement à ce que soutiennent les intimées, la mention "non dangereux" ne s'applique pas qu'aux excédents métalliques mais aussi aux déchets et résidus que le navire Don Rodrigo doit transporter.

L'annexe E-1 (pièce 113 des appelantes) de cette charte-partie est intitulée "Navire et équipement requis par PEP". La colonne du milieu concerne les éléments requis par Pemex tandis que celle de droite comporte les propositions de Perforadora. S'agissant du point D "Équipement spécial indispensable", le point 1 est relatif aux "conteneurs métalliques pour la collecte de déchets et excédents métalliques et résidus non dangereux" qui doivent être au nombre de 15 pour ceux maintenus à bord, tandis que le point 2 porte sur les "réservoirs sous pont pour réceptionner des huiles polluées et des résidus huileux", Pemex requiert à cet égard "une capacité de stockage de 300 m3 minimum avec équipement de pompage pour l'évacuation des fluides récupérés et avec équipement et accessoires pour la récupération des fluides depuis les installations de PEP jusqu'au navire", Perforadora proposant "une capacité de stockage de 300 mètres cubes avec équipement de pompage pour l'évacuation des fluides récupérés et avec équipement et accessoires pour la récupération des fluides depuis les installations de PEP jusqu'au navire".

Les intimées qui traduisent "aceites contaminados y residuos aceitosos" par "hydrocarbures contaminés" et "résidus d'hydrocarbures" font valoir, que la capacité totale voulue par PEP pour ces citernes est d'une capacité de 300m3 alors que la capacité totale des quatre citernes du Don Rodrigo est de 220m3 de sorte que la déclaration de Perforadora constitue une fausse déclaration qui condamne le navire à utiliser en plus de ses citernes un ballast à eau de mer non prévu à cet effet.

Pour traduire les termes "aceites contaminados y residuos aceitosos" figurant à l'annexe E-1 de la charte-partie, ainsi qu'il a été dit supra, il convient de ne pas s'en tenir à une traduction littérale des mots et de replacer le mot "aceite" dans son contexte. S'agissant de fluides en provenance des installations off shore de PEP, c'est justement que les intimées, en s'appuyant sur le commentaire du commandant [L] (leur pièce 29), disent que ces termes doivent s'entendre comme des "hydrocarbures contaminés" et des "résidus d'hydrocarbures" donc potentiellement dangereux. Ainsi que les intimées le relèvent, le point D.2 de l'annexe E-1 porte sur les "réservoirs sous pont pour réceptionner des huiles polluées et des résidus huileux" qui ne sont nullement qualifiés de "non dangereux" contrairement au point D.1 qui porte sur les "conteneurs métalliques pour la collecte de déchets et excédents métalliques et résidus non dangereux".

Ainsi, aux termes de cette annexe, le navire devait être équipé pour recevoir des réservoirs sous pont pour réceptionner des eaux chargées d'hydrocarbures et de déchets d'hydrocarbures.

Ainsi, les intimées démontrent que contrairement à ce que soutiennent les appelantes, le navire Don Rodrigo devait être apte au transport d'hydrocarbures dangereux et qu'il avait connaissance de la nature dangereuse de la marchandise qui lui a été transférée à partir du navire Bourbon Opale ainsi qu'il résulte du bon d'enlèvement signé par le capitaine du Don Rodrigo et du rapport de mer établissant la connaissance de la nature exacte des produits transportés, s'agissant de déchets de lavage en provenance d'un oléoduc, d'eaux contaminées.

Dès lors, alors que Perforadora a chargé dans le ballast à eau de mer des eaux contenant des hydrocarbures, à l'origine de l'explosion du navire, la commission d'enquête mexicaine établissant que celle-ci est due à la présence dans l'air de benzène, toluène et xylène, peu important la cause immédiate de l'incendie, (cigare ou interrupteur), le rôle causal du navire Bourbon Opale dans la survenance de l'explosion du navire Don Rodrigo, n'est pas établi.

En conséquence, en l'absence d'abordage sans heurt et de surcroît de faute prouvée tenant à l'inobservation des règlements, c'est vainement que les appelantes recherchent la responsabilité des intimées dans la survenance du sinistre sur le fondement de l'article 13 la convention internationale en matière d'abordage ».

#### ET AUX MOTIFS PARTIELLEMENT ADOPTES QUE

« Sur le droit applicable

Les demandeurs soutiennent que l'incendie du « Don Rodrigo » est la conséquence d'un événement de mer soumis aux dispositions de la « Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage ». L'article 13 de la convention étend son champ d'application à la « réparation de dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire cause à un autre navire » ;

Perforadora et ses assureurs affirment dès lors que c'est l'inobservation du code ISM ou de la convention Marpol par le navire Bourbon à l'occasion du transfert des « déchets de lavage contaminés » qui a entraîné les dommages pour en déduire l'implication du navire Bourbon Opale dans un abordage fautif.

Rien ne prouve cependant que les installations et équipements du Bourbon Opale aient connu un quelconque dysfonctionnement dans ces opérations de pompage ; il n'est pas davantage établi, comme déjà évoqué supra que le dit navire ait été chargé de traiter le mélange d'eau et d'hydrocarbures récupérés dans le Pipe-line de Pemex afin de le rendre inerte avant transfert à bord du Don Rodrigo et qu'ainsi l'incident serait la conséquence d'une panne de décanteurs ou d'autres installations installées à bord de ce navire de classe FPSO. La démonstration d'infraction au règlement ISM qui concerne en premier lieu la défaillance d'équipements ou de systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses apparaît peu convaincante.

De même, si le « Bourbon Opale » n'est pas producteur des déchets appartenant à « Pemex » a participé à leur évacuation à bord du « Don Rodrigo » aux fins d'élimination à terre, le tribunal n'y voit pas d'infraction caractérisée aux obligations de la convention Marpol interdisant le rejet en mer de substances nuisibles.

En définitive, le « Bourbon Opale » était en état de navigabilité puisqu'il disposait de ses certificats de classe à jour (établis en 2004) ; il n'a commis aucune faute nautique ; ses installations et ses équipements de sécurité ne sont pas en cause ; l'accostage et les opérations de pompage se sont déroulés sans incident. Certes, charger un produit potentiellement dangereux sans s'assurer que le navire qui les réceptionne est adapté à ce transport constitue une faute même si, comme le soulignent les défendeurs l'équipage du Bourbon Opale ignorait les termes de la charte partie entre « Pemex » et « Perforadora » censée ne lui confier que l'évacuation de déchets non dangereux. Il n'est en outre pas exclu que la présence d'hydrocarbures dangereuses ait été fortuite ce qui pourrait expliquer pourquoi l'incident s'est produit ce jour-là alors que le « Don Rodrigo » avait déjà à de nombreuses reprises effectué ce type de transports et que les équipages n'ont rien décelé d'anormal pendant le transbordement.

Quoiqu'il en soit, le tribunal n'aperçoit pas que la notion d'abordage au sens de la convention puisse être retenue dès lors que le dommage survenu après 1h25 de navigation vers la terre est sans rapport avec une quelconque faute nautique et n'a pas été causé physiquement par le mouvement ou la présence passive du navire. Comme le relève le professeur [U] dans son commentaire de l'arrêt Ginousse du 14 septembre 1984, s'il peut y avoir abordage sans heurt (les remous par exemple), l'abordage implique à tout le moins le fait d'un navire. Si la cour d'appel de Douai dans son arrêt du 15 mars 2012 a reconnu le caractère de créance maritime au regard de la convention de 1952 dès lors que le dommage avait été causé par le navire « Bourbon Opale » par abordage ou autrement, le professeur [T], dans son commentaire d'arrêt, a émis de sérieux doute sur la possibilité d'invoquer au cas d'espèce un abordage. Le tribunal partage cette analyse et considérant que ce dommage n'est pas survenu

à l'occasion d'un abordage, il écartera dès lors l'application de la convention du 18 septembre 1910.

Rien ne reliant plus l'événement à la loi du For, les poursuites engagées par des sociétés de droit étranger contre les sociétés « Bourbon Ships As » et « Bourbon Offshore Norway » sociétés de droit norvégien et « Maresca » société de droit mexicain ne peuvent dès lors prospérer devant les juridictions françaises ».

1°/ ALORS QUE constitue un abordage dit « sans heurt » au sens des articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports, entraînant la responsabilité du navire concerné, le dommage causé par le transbordement de la cargaison de ce navire vers un autre navire, après une opération de mise à couple des deux navires ; que la cour d'appel, en se bornant à statuer par un motif inopérant relatif à l'intégration de la cargaison au premier navire et à affirmer que l'abordage implique à tout le moins le fait d'un navire, a violé les textes précités ;

2°/ ALORS QU'en vertu du principe, dont s'inspirent les dispositions du code IMDG et de la Convention Solas, suivant lequel les autorités d'un navire qui décharge sa cargaison sur un autre navire ont le devoir d'avertir, par une mention particulière – autre que la simple description ou désignation de ladite cargaison – de la nature dangereuse de cette cargaison, les responsables du navire Le Bourbon ne pouvaient être déliés de toute obligation quant à une déclaration spécifique relative à la nature d'hydrocarbures de la cargaison et à son caractère dangereux, ainsi qu'à la nécessité d'un marquage en ce sens, lors du transbordement à bord du Don Rodrigo ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé le principe susvisé, l'article 1382 devenu 1240 du code civil, ensemble la Convention Solas de 1974 en ses chapitres VI et VII, la règle I de l'annexe I de la Convention Marpol de 1973 visant les hydrocarbures et les mélanges d'hydrocarbures, ainsi que les articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports ;

3°/ ALORS QU'il incombe au juge français qui reconnaît applicable un droit étranger, d'en rechercher la teneur, soit d'office soit à la demande d'une partie qui l'invoque, avec le concours des parties et personnellement s'il y a lieu, et de donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger ; que la cour d'appel, se référant à la législation mexicaine (normes mexicaines CRETIB) sans en préciser le contenu, a jugé qu'il ne pouvait être reproché au Bourbon Opale de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage IMDG du produit transporté ; qu'en statuant ainsi sans rechercher, au besoin d'office, la teneur de la législation mexicaine, à laquelle se réfèrent au demeurant les appelantes en visant une loi mexicaine du 31 mars 1998 relative au document de déchargement pour les substances, matières et déchets dangereux qui imposait le respect d'un marquage (conclusions d'appel, p. 76, n° 396), la cour d'appel a méconnu son office, en violation de l'article 3 du code civil ;

4°/ ALORS QU'en toute hypothèse, celui qui est tenu d'une obligation d'information relative à la dangerosité d'un produit doit s'en acquitter d'une manière claire et précise, insusceptible d'interprétation ; que la cour d'appel qui, pour retenir en l'espèce que la mention « émulsion huile-eau » devait s'entendre d'une eau hydrocarbonnée et donc potentiellement dangereuse, a considéré qu'il appartenait au destinataire du bon de déchargement d'en interpréter le sens dans son contexte précis et qu'il ne pouvait s'en tenir à une traduction littérale de ses termes, a violé l'article 13 de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, ensemble l'article 1382 devenu 1240 du code civil ;

5°/ ALORS QUE la charte-partie du 19 juillet 2004 liant la société Perforadora à la société Pemex n'a pas de caractère contractuel entre la société Perforadora et les sociétés Bourbon ; que notamment les exigences y figurant en matière d'équipement du navire Don Rodrigo ne peuvent être invoquées par les sociétés Bourbon pour exclure qu'elles-mêmes aient commis une faute au regard de leurs propres engagements à l'égard de la société Pemex ou des règles internationales applicables ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1165 devenu 1199 du code civil ;

6°/ ALORS QUE les autorités d'un navire qui déchargent sur un autre navire des produits qu'elles savent dangereux doivent s'assurer de la capacité physique et juridique à les recevoir du navire réceptionnaire ; qu'une éventuelle incapacité, soit juridique parce que le navire réceptionnaire n'a pas été affrété à cette fin, soit matérielle parce que ses capacités physiques sont insuffisantes à recevoir la cargaison transférée, ne peut dispenser le navire chargeur de sa responsabilité dans le dommage produit du fait de la méconnaissance de cette obligation ;

qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1382 devenu 1240 du code civil, ensemble les articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports ;

7°/ ALORS QU'à supposer qu'il y ait eu faute des responsables du navire Don Rodrigo, ayant contribué à la réalisation du dommage, cette faute éventuelle de la victime n'était susceptible d'exonérer totalement les responsables du Bourbon Opale de leur responsabilité qu'à la condition d'être la cause exclusive du dommage ; qu'en conférant par principe un caractère totalement exonératoire à une éventuelle faute de la victime, la cour d'appel a violé les articles 4 et 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 en matière d'abordage ainsi que l'article L. 5131-4 du code des transports. DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré recevables les assureurs de la société Perforadora Central en leur action contre les intimées sans mentionner dans son dispositif qu'ils en étaient déboutés,

AUX MOTIFS, SUR LA RECEVABILITE DE L'ACTION INTENTEE PAR LES ASSUREURS, QUE

« Sur l'irrecevabilité pour défaut d'intérêt à agir des demandes formées par les compagnies d'assurance American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover. Lloyds AE 1225 Aegis Managing Agency Limited, Lloyds AUX 609 Atrium Underwriters Limited, Lloyds His 33 Hiscox, Lloyds MAP 2791 Managing Agency Partners Limited, Lloyds RTH 1414 Ascot Underwriting Limited, Catlin Underwriting Agencies Ltd venant aux droits de Lloyds WEL 2020 Wellington Underwriting, Lloyds XL 1209 London Market Ltd, Mutual Marine Office, XL Speciality Insurance

Les intimées soutiennent que les compagnies d'assurance appelantes ne peuvent revendiquer ni subrogation légale, ni subrogation conventionnelle, faute de rapporter la preuve du paiement.

Il résulte des pièces produites que Perforadora a assuré le navire Don Rodrigo auprès de la compagnie d'assurances Latinoamericana de Seguros S.A de CV sous la police n° 2688 pour le risque TA2803904 par une police d'assurances prenant effet au 17 avril 2005 (pièce 118). Cette police a été réassurée sur le marché de la réassurance des Lloyds de Londres par un traité de réassurance du 23 avril 2004 (pièce 79) prévoyant une période de couverture à compter du 17 avril 2004 pour 24 mois.

Ce traité auquel plusieurs syndicats des Lloyds de Londres et compagnies d'assurance se sont associés, était administré à compter du 17 avril 2005 par le courtier Jardine Lloyds Thomson Solutions Limited ("JLT") (Pièce 93 note de couverture).

La qualité à agir des réassureurs résulte du traité de réassurance (pièce 79) et des certificats d'assurance produits (pièces 80 à 84 et 92), documents que chacun des réassureurs a surchargé et sur lesquels chacun d'eux a apposé son timbre humide.

Il est également justifié du paiement par la société JLT Speciality Limited à Perferodora de la somme de 3 694 600 USD versées par les compagnies d'assurances appelantes en trois versements des 10, 14 et 21 22 février 2006 (pièce 88) et d'une quittance subrogative (pièce 86 acte notarié du 19 janvier 2006 et pièce 104 établie par Perforadora le 18 mars 2015). Les réassureurs justifient ainsi de leur intérêt à agir, sans qu'il y ait lieu d'exiger la production des pièces comptables mettant en évidence la réception par JLT de la quote-part de chacun des coassureurs ou des ordres de virements au profit de JLT ainsi que le requièrent les intimées.

Les réassureurs se trouvent légalement subrogés dans les droits de l'assurée, la société Perforadora, en vertu du droit mexicain applicable au contrat de réassurance, la police d'assurance renvoyant au droit local (pièce 79 page 7), l'article 6 de la loi mexicaine relative à la navigation et au commerce maritimes disposant :

"A défaut de disposition expresse de cette loi ; de ses règlements et des traités internationaux s'appliqueront à titre supplétif,....

VII le code civil fédéral et le code fédéral de procédure civile (pièce 105)

et l'article 2058 du code civil fédéral mexicain précisant "la subrogation a lieu de plein droit et sans qu'aucune

déclaration de la part des intéressés ne soit nécessaire :

(2) lorsque celui qui paye a un intérêt juridique à s'acquitter de cette obligation" (pièce 106).

Enfin, peu importe que le traité de réassurance soit antérieur à la police comme le relèvent les intimées, la police d'assurance pouvant y être incluse par la suite.

Les réassureurs justifient ainsi de leur intérêt à agir.

Dès lors, il convient, infirmant le jugement entrepris, de déclarer recevables les demandes formées par les compagnies d'assurance à l'exception de Catlin Underwriting Agencies Ltd venant aux droits de Lloyds WEL 2020 Wellington Underwriting, qui a été déclarée irrecevable en son appel.

Sur l'irrecevabilité pour défaut de qualité à agir des demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover

Si la police d'assurances corps et machine du Don Rodrigo a été souscrite par la compagnie Hannover ReGermany et non par Inter Hannover (nom commercial de la compagnie International Insurance Company Hannover), celle-ci est la filiale britannique de la compagnie de réassurance allemande Hanover Re laquelle a apposé sa surcharge et son timbre humide sur le traité de réassurance (pièce 79) ainsi qu'il résulte de l'attestation de M. [P], Directeur Général de Inter Hannover du 6 février 2015 (pièce 91).

En conséquence, il convient, infirmant le jugement entrepris, de déclarer recevables les demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover qui a qualité à agir.

Sur la prescription des demandes formées par l'intervenante volontaire NY General & Marine Insurance

Il résulte du traité de réassurance du 23 avril 2004 que la compagnie Mutual Marine Office agit pour le compte de N Y Marine and General Insurance Compagny. Cette dernière a régularisé en cause d'appel la procédure, intervenant volontairement au lieu et place de la compagnie Mutual Marine Office.

Les attestations sur l'honneur des responsables sinistres de ces deux compagnies établissent que Mutual Marine "a agi comme mandataire et sous l'autorité de N Y Marine and General Insurance Compagny au regard de toutes actions et procédures relatives à la subrogation et au recouvrement de la perte subie par le navire DON RODRIGO le 18 juin 2005 incluant les procédures devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer et les procédures d'appel subséquentes" (pièces 89 et 90).

Dès lors la demande présentée par de N Y Marine and General Insurance Compagny qui porte sur la même créance que celle présentée en première instance par la compagnie Mutual Marine Office est recevable et aucune prescription ne peut lui être opposée, l'assignation délivrée le 5 février 2010 par Mutual Marine Office, agissant pour son compte, ayant interrompu la prescription.

Les demandes formées par N Y Marine and General Insurance Compagny, non prescrites, sont recevables ».

ET AUX MOTIFS, SUR LES DEMANDES D'INDEMNITES, RAPPELES DANS LE PREMIER MOYEN

ALORS QUE, selon l'article 462 du code de procédure civile, les erreurs et omissions matérielles qui affectent un jugement, même passé en force de chose jugée, peuvent toujours être réparées par la juridiction qui l'a rendu ou par celle à laquelle il est déféré, selon ce que le dossier révèle ou, à défaut, ce que la raison commande ; qu'en jugeant, dans ses motifs, mal-fondés en leur action les assureurs de la société Perforadora, pour les mêmes raisons que cette dernière, sans les en débouter dans le dispositif de son arrêt, contrairement à leur assurée, la cour d'appel a entaché son arrêt d'une omission matérielle qu'il incombe à la Cour de cassation, à laquelle est déféré l'arrêt attaqué, de rectifier en application du texte susvisé.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué d'avoir débouté les assureurs de la société Perforadora Central de leurs

demandes d'indemnités dirigées contre les sociétés Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway, [Adresse 14] et Marecsa ;

#### AUX MOTIFS RAPPELES DANS LE PREMIER ET LE DEUXIEME MOYENS

1°/ ALORS QUE constitue un abordage dit « sans heurt » au sens des articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports, entraînant la responsabilité du navire concerné, le dommage causé par le transbordement de la cargaison de ce navire vers un autre navire, après une opération de mise à couple des deux navires ; que la cour d'appel, en se bornant à statuer par un motif inopérant relatif à l'intégration de la cargaison au premier navire et à affirmer que l'abordage implique à tout le moins le fait d'un navire, a violé les textes précités ;

2°/ ALORS QU'en vertu du principe, dont s'inspirent les dispositions du code IMDG et de la Convention Solas, suivant lequel les autorités d'un navire qui décharge sa cargaison sur un autre navire ont le devoir d'avertir, par une mention particulière – autre que la simple description ou désignation de ladite cargaison – de la nature dangereuse de cette cargaison, les responsables du navire Le Bourbon ne pouvaient être déliés de toute obligation quant à une déclaration spécifique relative à la nature d'hydrocarbures de la cargaison et à son caractère dangereux, ainsi qu'à la nécessité d'un marquage en ce sens, lors du transbordement à bord du Don Rodrigo ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé le principe susvisé, l'article 1382 devenu 1240 du code civil, ensemble la Convention Solas de 1974 en ses chapitres VI et VII, la règle I de l'annexe I de la Convention Marpol de 1973 visant les hydrocarbures et les mélanges d'hydrocarbures, ainsi que les articles 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports ;

3°/ ALORS QU'il incombe au juge français qui reconnaît applicable un droit étranger, d'en rechercher la teneur, soit d'office soit à la demande d'une partie qui l'invoque, avec le concours des parties et personnellement s'il y a lieu, et de donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger ; que la cour d'appel, se référant à la législation mexicaine (normes mexicaines CRETIB) sans en préciser le contenu, a jugé qu'il ne pouvait être reproché au Bourbon Opale de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage IMDG du produit transporté ; qu'en statuant ainsi sans rechercher, au besoin d'office, la teneur de la législation mexicaine, à laquelle se réfèrent au demeurant les appelantes en visant une loi mexicaine du 31 mars 1998 relative au document de déchargement pour les substances, matières et déchets dangereux qui imposait le respect d'un marquage (conclusions d'appel, p. 76, n° 396), la cour d'appel a méconnu son office, en violation de l'article 3 du code civil ;

4°/ ALORS QUE le débiteur d'une obligation d'information relative à la dangerosité d'un produit doit s'en acquitter d'une manière claire et précise, insusceptible d'interprétation ; que la cour d'appel qui, pour retenir en l'espèce que la mention « émulsion huile-eau » devait s'entendre d'une eau hydrocarburée et donc potentiellement dangereuse, a considéré qu'il appartenait au destinataire du bon de déchargement d'en interpréter le sens dans son contexte précis et qu'il ne pouvait s'en tenir à une traduction littérale de ses termes, a violé l'article 13 de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, ensemble l'article 1382 devenu 1240 du code civil ;

5°/ ALORS QUE la charte-partie du 19 juillet 2004 liant la société Perforadora à la société Pemex n'a pas de caractère contractuel entre la société Perforadora et les sociétés Bourbon ; que notamment les exigences y figurant en matière d'équipement du navire Don Rodrigo ne peuvent être invoquées par les sociétés Bourbon pour exclure qu'elles-mêmes aient commis une faute au regard de leurs propres engagements à l'égard de la société Pemex ou des règles internationales applicables ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1165 devenu 1199 du code civil ;

6°/ ALORS QUE les autorités d'un navire qui déchargent sur un autre navire des produits qu'elles savent dangereux doivent s'assurer de la capacité physique et juridique à les recevoir du navire réceptionnaire ; qu'une éventuelle incapacité, soit juridique parce que le navire réceptionnaire n'a pas été affrété à cette fin, soit matérielle parce que ses capacités physiques sont insuffisantes à recevoir la cargaison transférée, ne peut dispenser le navire chargeur de sa responsabilité dans le dommage produit du fait de la méconnaissance de cette obligation ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1382 devenu 1240 du code civil, ensemble les articles 13

de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et L. 5131-7 du code des transports ;

7°/ ALORS QU'à supposer qu'il y ait eu faute des responsables du navire Don Rodrigo, ayant contribué à la réalisation du dommage, cette faute éventuelle de la victime n'était susceptible d'exonérer totalement les responsables du Bourbon Opale de leur responsabilité qu'à la condition d'être la cause exclusive du dommage ; qu'en conférant par principe un caractère totalement exonératoire à une éventuelle faute de la victime, la cour d'appel a violé les articles 4 et 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 en matière d'abordage ainsi que l'article L. 5131-4 du code des transports.

## Décision **attaquée**

Cour d'appel de douai 22  
14 juin 2018 (n°14/06516)

**VOIR LA DÉCISION** >

## Textes **appliqués**

Article 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910.

Article L. 5131-7 du code des transports.

## Rapprochements de **jurisprudence**

Com., 7 avril 1987, pourvoi n° 84-17.103, Bull. 1987, IV, n° 87 (rejet).

## Les **dates clés**

- Cour de cassation Chambre commerciale financière et économique 18-05-2022
- Cour d'appel de Douai 22 14-06-2018