

Abordage CITERNA 36 – POINTE DU ROCH

Port de Bouc - 10 juillet 1979

Être officier de port, officier de port adjoint, c'est avant tout être un marin. Pour chacun d'entre nous qui avons navigué au commerce ou « à la guerre », endossant pour certains les fonctions de capitaine de navire marchand ou de commandant de bâtiment de guerre, et pour d'autres celles de responsable d'un service ou d'une fonction essentielle à la bonne marche de notre entreprise, les pires cauchemars avaient pour nom : incendie et voies d'eau. L'abordage entre deux navires représente l'une des causes de ces fléaux avec le talonnage, la piraterie ou les faits de guerre...

Or, si la piraterie et la guerre sont heureusement absentes de nos ports, le talonnage et l'abordage demeurent pour les OP/OPA que nous sommes devenus une des préoccupations majeures de notre action au quotidien. A travers l'exemple qui va suivre, nous essaierons le plus simplement possible et sans prétention de retracer les circonstances d'un abordage dans un port français, d'en établir les suites judiciaires pour en retenir les enseignements indispensables et judicieux qui s'imposent dans le cadre de l'exercice de nos prérogatives.

Les faits concernent un abordage, survenu le 10 juillet 1979 à 22 h 35 dans la passe de PORT-DE-BOUC entre le navire « Pointe du Roch », appartenant à la société finistérienne de cabotage et le chaland automoteur « Citerna 36 » appartenant à la S.A. Citerna.

Le « Pointe du Roch » entre à PORT-DE-BOUC en direction du canal de Caronte, pour rallier le port de la pointe ; tandis que le « Citerna 36 » se dirige du poste K6 de LAVERA vers le large.

C'est ainsi que le « Citerna 36 » est amené à couper la route du « Pointe du Roch » qui, malgré une manœuvre de dernière minute, ne peut éviter l'abordage. Cet accident maritime ne suscite heureusement aucun blessé.

Les 180 tonnes de fuel n° 60 (shell) contenu dans une citerne du « Citerna 36 » se répandent aussitôt sur le plan d'eau engendrant une pollution. Les faits sont constatés par une contravention de grande voirie le jour même.

Le « Citerna 36 » regagne Lavéra escorté de deux remorqueurs. Le « Pointe du Roch » poursuit sa route avec l'autorisation de la capitainerie.

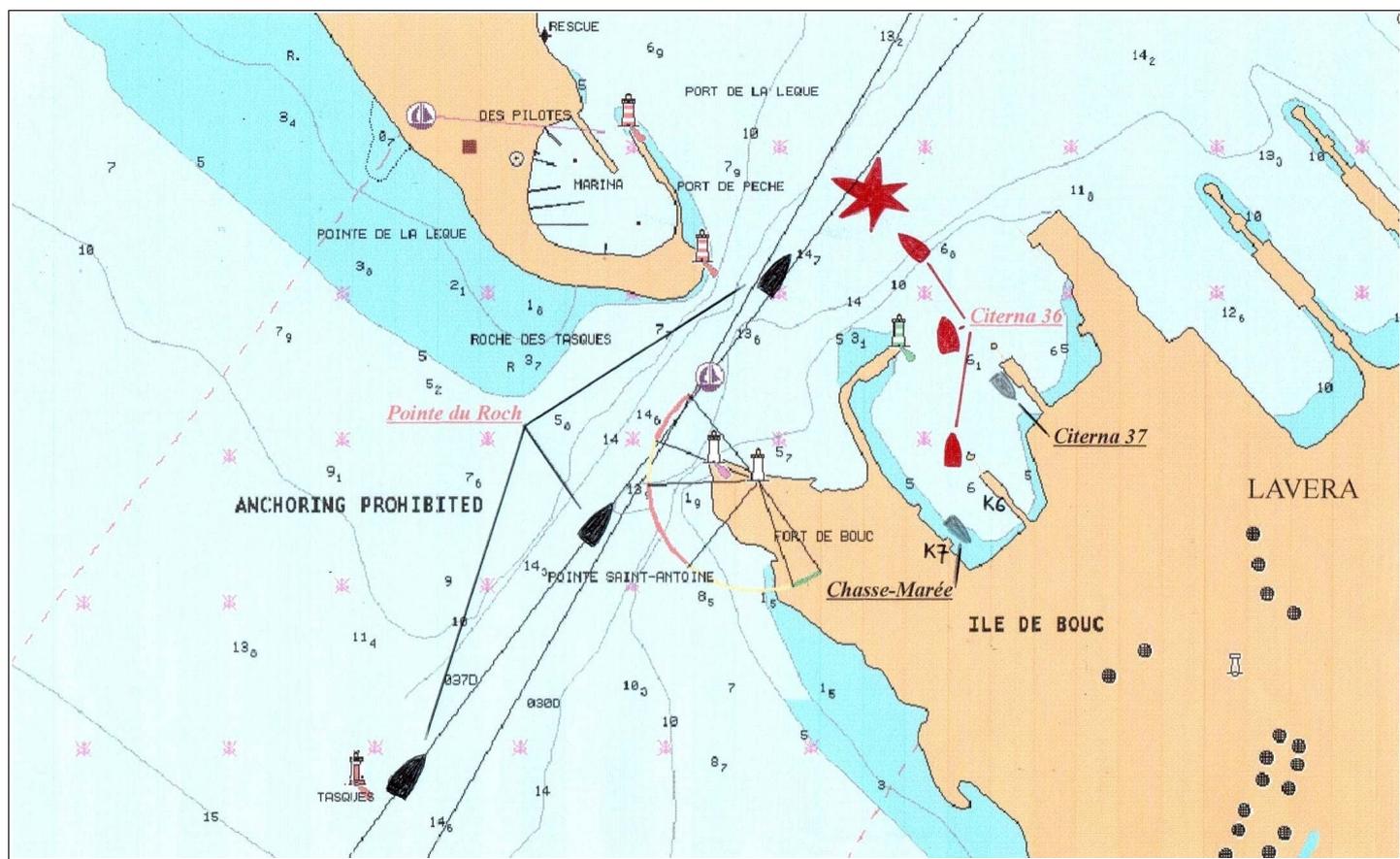
Les conséquences financières de cet épisode nautique sont les suivantes :

- 1 795 370,81 francs de nettoyage du plan d'eau à la charge du Port Autonome de Marseille ;
- 881 033,53 francs de réparation et préjudice estimé pour le « Citerna 36 » ;
- 150 000 francs de réparation et préjudice estimé pour le « Pointe du Roch ».

37 sociétés d'assurances sont parties prenantes dans le contentieux.

Ces sociétés obtiennent la désignation d'un expert judiciaire avec mission notamment de déterminer et d'établir les circonstances de fait de l'accident (rapport SIRVEN). La question posée par les sociétés était de savoir si les circonstances de fait pouvaient être regardées comme résultant **d'une erreur de l'officier de port de service** chargé de coordonner les mouvements de navires ou bien d'erreurs ou de négligences commises par les capitaines des navires concernés.

Nous joignons un extrait de carte marine pour mieux visualiser le lieu des faits.



Les faits donneront lieu à poursuite pénale devant le tribunal maritime commercial de Marseille. La contravention de grande voirie sera soumise aux juges du tribunal administratif de Marseille. Le jugement de ce tribunal sera frappé d'un appel soumis à la Haute Assemblée, le Conseil d'Etat, qui statuera et rendra un arrêt versé à la jurisprudence portuaire.

Nous examinerons successivement les faits tels qu'ils se présentent à la lecture des rapports des différents intervenants, puis nous prendrons connaissance du jugement rendu par le tribunal maritime commercial.

Ensuite, nous verrons la lecture que les différentes parties tentent de donner aux faits à travers les instances administratives. Nous en apprécierons l'évolution au gré des différentes étapes pour parvenir à l'arrêt du Conseil d'Etat qui établit une jurisprudence selon laquelle **la capitainerie n'a pas à s'assurer par elle-même de la position des navires entrant dans son champ d'action.**

LES FAITS

Résumé du rapport de l' Officier de port Vigie (citation entre guillemets) :

- « vers 21 h 15 », le navire Pointe du Roch arrive en rade de Fos et déclare attendre le pilote sans mouiller ;
- « vers 22 h 10 », appel du Citerna 37 en provenance du port de Martigues vers Lavera K4 ;
- « vers 22 h 15 », le Chasse-Marée venant de la mer par le sud signale sa position à 5 minutes de la bouée des Tasques pour Lavéra K7 ;

- « vers 22 h 17 », le Citerna 36, accosté à Lavéra K6, appelle la vigie pour demander l'autorisation de quitter le quai pour sortir. « Informé ce navire qu'il y a des mouvements dans l'avant-port » ;
- « vers 22 h 25 », le Pointe du Roch appelle la vigie pour demander de le prévenir lorsque le viaduc sera ouvert. « Confirmé au pilote du Pointe du Roch l'ouverture du pont de Martigues à minuit » ;
- « en cours de communication, vers 22h30, entendu des coups de sirènes successifs et appris que le Pointe du Roch et le Citerna 36 venaient de rentrer en collision dans la passe. »

Commentaires : l'emploi systématique de la préposition « vers » donne au tout le sentiment de l'imprécision ce qui défavorise le fond du rapport. Le compte rendu détaillé des horaires observés sur un cadran utilisé par tous au sein d'une vigie portuaire apporterait le sérieux nécessaire à l'élaboration d'un tel rapport. Ce dernier pourra s'appuyer favorablement sur la multitude de renseignements notés dans la main courante avec la précision horaire telle que définie précédemment.

Résumé du rapport de mer du pilote du Pointe du Roch (citation entre guillemets) :

- « à 22 h 25 » le pilote embarque sur le Pointe du Roch ;
- il contacte la capitainerie du port par VHF pour demander l'autorisation d'entrée ;
- les conditions météorologiques sont bonnes, un léger courant sortant est mentionné. Il est spécifié que la passe est libre ainsi que l'avant-port ;
- le navire se présente sur l'alignement au 31° « machine en avant demi vitesse » ;
- tout à coup, le pilote aperçoit sur sa droite « un feu blanc sur un feu rouge ». Il fait mettre en « avant lente toute à droite » et siffle 5 coups brefs « pour attirer l'attention » ;
- le pilote entend un coup bref « puis presque immédiatement 3 coups brefs » ;
- il aperçoit à ce moment « une silhouette sombre barrant presque totalement la passe ». Il fait mettre immédiatement « en arrière en route ». Quelques instants plus tard, il aborde le Citerna 36 par son côté bâbord sur l'avant de la passerelle ;
- « Il est 22 h 50 » lorsque le Pointe du Roch est autorisé par la capitainerie à poursuivre sa route après avoir constaté que le navire n'avait subi aucune avarie importante.

Commentaire : l'intégralité du rapport ne mentionne que deux horaires : 22 h 25 et 22 h 50, heure à laquelle le pilote demande à la capitainerie l'autorisation de poursuivre sa route.

Résumé du rapport de l'Officier de port Mouvements (citation entre guillemets) :

- « 22 h 15 » : le Citerna 36 appareille ;
- « 22 h 20 » : le Citerna 36 revient à son poste pour laisser accoster le Chasse Marée ;
- « 22 h 30 » : le Citerna 36 sort à nouveau du bassin Lavéra K ;
- « 22 h 37 » : le Pointe du Roch « éperonne » le Citerna 36 en dépit des ultimes manoeuvres destinées à éviter l'abordage. « L'étrave monte sur le Citerna 36 à 7m sur l'avant du château en pénétrant dans la citerne 4 au 2/3 de la largeur de l'automoteur ».

Commentaire : rapport clair, précis, correctement horodaté.

Résumé du journal de bord du capitaine du Chasse Marée (citation entre guillemets) :

- « 22 h 10 » : un contact VHF est établi avec vigie de Port de Bouc pour signaler que le Chasse-Marée se trouve à 5 minutes des Tasques et se dirige vers Lavéra K7. La vigie répond : « Clair, vous pouvez aller » ;
- « 22 h 15 » : le Chasse-Marée se situe par le travers du Fort Vauban. **A cet instant précis Citerna 36 contacte la vigie par VHF pour signaler son appareillage à destination du large.** La vigie répond : « **Attention il y a des mouvements, le Chasse-Marée entre** ». Le Chasse-Marée contacte alors le Citerna 36 pour indiquer sa position dans les passes.
- lors de la giration du navire autour de l'épi feu vert de Lavéra, le commandant constate que le Citerna 36 a appareillé et décollé d'environ 15 mètres du poste K6. Au cours de cette même giration **le Citerna 36 retourne à sa place au K6**, laissant la darse libre pour la manoeuvre du Chasse-Marée ;
- « 22 h 25 » : le Chasse-Marée est accosté au poste K7. Quelques instants auparavant (1 à 2 minutes) le Pointe du Roch contacte la vigie pour s'assurer de l'ouverture du viaduc de Caronte ;
- « 22 h 35 » : le capitaine du Chasse-Marée entend des coups de sifflets émis par les navires Pointe du Roch et Citerna 36 ;
- « 22 h 35 + 10/15 s » : le capitaine du Chasse-Marée entend à nouveau des coups de sifflets émis par le Citerna 36 ;
- « 22 h 35 + 15/20 s » : Des cris et un choc est perçu. La VHF est remise en marche et le Citerna 36 signale son abordage. La vigie demande au Citerna 36 sa position.

Commentaire : journal clair, ample et précis, correctement horodaté.

Résumé du rapport de mer du capitaine du Citerna 36 (citation entre guillemets) :

- deux hommes de veille sont disposés sur le gaillard avant lors de l'appareillage ;
- « 22 h 10 » : **la manoeuvre d'appareillage commence après l'avoir signalé à la capitainerie de Port de Bouc par VHF. « Il m'a été répondu que je pouvais appareiller prudemment car il y avait des mouvements de navire » ;**
- Peu de temps après, le commandant du Chasse-Marée contacte le Citerna 36 pour signaler son arrivée au poste K7 et demande de lui laisser le champ libre. Le Citerna 36 réponds qu'il **accoste à nouveau au K6** pour laisser le passage libre ;
- «**vers 22 h 25**», **le Citerna 36 appareille « de nouveau » en signalant son mouvement par VHF à la vigie ;**
- « vers 22 h 30 », le navire double le feu vert de l'épi de Lavéra, « en avant lente ». A ce moment, le capitaine aperçoit sur son côté bâbord un navire qui vient vers lui. « Vingt secondes » après l'abordage a lieu ;
- le commandant signale avoir pris « toutes les précautions voulues », « informé la vigie » de son appareillage, avoir mis en route lentement, et disposé deux hommes sur le gaillard... ;
- la vitesse du Pointe du Roch est mise en avant comme élément causal de l'abordage. Ce navire n'aurait pas respecté le règlement de circulation dans les ports de Marseille, Fos, Lavéra ;
- le capitaine du Citerna 36 ne s'estime pas responsable de l'abordage.

Commentaire : L'expertise montrera que la mention de l'appel à la capitainerie lors du second appareillage n'a été confirmée par aucun des acteurs présents sur les lieux. Le rapport d'expertise, sans nier l'appel, se perd alors en conjecture pour expliquer ce défaut de transmission. Notons ici que l'heure du nouvel appareillage est précédée de la préposition « vers » ce qui affirme l'imprécision des faits relatés. L'heure de l'appareillage d'un navire est considérée par tous comme l'heure à laquelle il a largué sa dernière aussière. Cette heure est précise et doit être correctement reportée dans les documents la relatant.

Résumé du rapport de mer du capitaine du Pointe du Roch (citation entre guillemets) :

- « pilote à bord à 22 h 25 », la vigie de Port de Bouc lui également donne l'autorisation de faire route sur Berre, la vitesse est « machine en avant demi » ;
- il aperçoit soudainement sur l'avant tribord « un feu rouge de bâbord sous un feu blanc » distant de 300 à 400 mètres. La machine est réglée immédiatement « en avant très lente »
- l'abordage a lieu « vers 22 h 34 » ;
- le capitaine mentionne la carence d'information de la part de vigie concernant les mouvements des navires sortants.

Commentaire : rapport clair, précis, correctement horodaté. Ici, l'emploi de la préposition « vers » pour signaler l'heure de l'abordage n'a pas la même signification. Il s'agit d'un accident soudain entraînant le capitaine dans une chaîne réactionnelle d'urgence peu compatible avec la tenue d'un horodatage manuel précis. Si l'OP de service doit prendre en charge les mouvements portuaires avec les précisions d'usage notamment en termes temporels, il n'en est pas de même du capitaine de navire marchand concentré sur sa manœuvre et en proie à la situation d'urgence évoquée par les faits. L'enregistrement des communications à bord vient aujourd'hui pallier cette difficulté. Notons la mise en cause directe des services du PAM concernant la carence d'information dont estime être victime le capitaine du navire.

Compte tenu de ces différents rapports, l'expert judiciaire parvient à la conclusion que la collision est due essentiellement au retard pris par le Citerna 36 à appareiller.

ACTE I: le tribunal maritime commercial de Marseille

Il s'agit d'une juridiction pénale spécialisée. Le terme « commercial » se rapporte à l'origine de cette juridiction qui ne connaissait que des affaires attachées aux marins de commerce. Cette juridiction fonctionne conformément au titre IV du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande et au décret n° 56-1219 du 26.11.1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux.

Le postulat des sociétés requérantes est de faire porter la responsabilité de l'accident au PAM en prétendant que l'officier de port de service (OPS) aurait dû interdire la sortie du Citerna 36 ou bien signaler celle-ci au capitaine du Pointe du Roch. La position de l'expert est plus nuancée. Il a établi que la vigie n'avait pas eu connaissance du retour du Citerna 36 au poste K6 après son appareillage. Ainsi, il soutient que la vigie pouvait normalement penser que le Citerna 36 poursuivait sa manoeuvre initiale. Il précise ensuite qu'à 22h25, heure à laquelle le Pointe du Roch reprend contact avec la vigie pour signaler la présence du pilote à bord et demander l'autorisation d'entrer, il s'est écoulé 8 minutes depuis l'appareillage présumé par la vigie du Citerna 36. L'OPS est donc bel et bien fondé à croire que le mouvement du Citerna 36 est achevé et que ce dernier est en

sortie dans les passes. Il ajoute que l'on ne peut davantage reprocher à l'OPS de ne pas avoir averti le Citerna 36 de l'arrivée du Pointe du Roch. En effet, l'OPS a précisé au Citerna 36 de naviguer avec prudence en raison de mouvements dans l'avant port. Ensuite, pensant raisonnablement que le Citerna 36 était sorti, il n'avait plus à l'informer du trafic à venir dans l'avant port.

Cependant, l'expert reproche à l'OPS de ne pas avoir déterminé des ordres de préséance entre les différents navires en mouvements simultanés aux abords de Port de Bouc même si l'on peut raisonnablement objecter qu'en donnant successivement le feu vert au Citerna 36 à 22 h 17 et au Pointe du Roch à 22 h 25, l'OPS remplit correctement sa mission. Il est donc intéressant de noter l'importance de la clarté des ordres donnés lors des entrées / sorties de navires. Récapituler les ordres de préséance lorsque des communications VHF se sont surajoutées aux ordres précédemment donnés n'est donc pas d'une redondance inutile compte tenu de la multiplicité des acteurs impliqués dans la cinématique des mouvements portuaires.

La position de l'expert étant ainsi connue, le commissaire rapporteur près le tribunal maritime commercial, capitaine de frégate en activité de la marine nationale, conclue son intervention de la manière suivante :

« En conclusion, le rôle du contrôleur, tel qu'il a été analysé au paragraphe 4-1 (rapport SIRVEN) n'a pas été joué par l'officier de port, et qu'il est certain que les deux navires ont ignoré leur présence mutuelle dans une zone critique. Cette observation majeure atténue les responsabilités des capitaines dont les manœuvres énergiques du dernier moment n'ont pas évité un grave accident. »

Et qui plus est, il précise que « cette analyse montre que la circulation maritime doit être régulée dans des conditions semblables à celles de la circulation aérienne au voisinage d'un aéroport. Ceci implique que l'officier de port en service à la capitainerie soit un contrôleur donnant aux bâtiments des ordres précis et sans appel. »

Cette opinion militaire donnée sur le ton péremptoire qui sied au rôle du ministère public en audience est celle d'un officier de marine dont l'expérience de navigant à la guerre est probablement très fournie mais qui semble peu au fait des réalités affectant la circulation portuaire des navires marchands. Vous apprécierez.

Suivant les propos du commissaire rapporteur, le tribunal maritime commercial de Marseille, dans un jugement en date du 6 mai 1981, relaxe de toutes charges le commandant du Citerna 36 au motif :

- qu'il n'était pas coupable de ne pas avoir assuré une veille suffisante à l'avant de son navire ;
- qu'il était inutile dès lors de rechercher si cette prétendue faute avait pu jouer un rôle causal dans l'abordage ;
- qu'il n'avait commis aucune négligence en reprenant et poursuivant son mouvement quelques minutes après 22 h 17 sans qu'un nouveau contact ait été établi avec la capitainerie du port.

Ainsi, pénalement du moins, « tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles » selon le jugement du TMC.

ACTE II : le tribunal administratif de Marseille.

Cette juridiction va devoir connaître de la contravention de grande voirie dressée par les

services du port autonome de Marseille en date du 10 juillet 1979 pour les faits de pollution du plan d'eau. Ainsi, l'examen des faits va porter sur les causes de la pollution et non plus sur la faute pénale imputable aux capitaines des navires impliqués dans l'abordage. L'éclairage est différent, la solution le sera également.

La société Le Monde (assureur), la société anonyme Citerna et la société finistérienne de cabotage demandent la condamnation du Port Autonome de Marseille à payer toutes les sommes versées pour l'assurance et à réparer le préjudice subi, plus les intérêts générés par ces sommes.

Le point de vue du port autonome de Marseille est le suivant :

- la vigie de Port de Bouc n'est pas assimilée du point de vue de son rôle à une tour de contrôle d'aéroport ;
- le Citerna 36 a appareillé une première fois avec l'accord de la capitainerie associé de mesures de prudence. Il a appareillé à nouveau 10 minutes plus tard sans l'accord de la capitainerie. Sa responsabilité est pleine et entière.
- L'arrêté préfectoral du 23.12.1975 portant réglementation de la circulation des bâtiments dans le golfe de Fos précise que « tous les bâtiments effectuant un mouvement, à l'exclusion des embarcations, doivent au préalable en demander l'autorisation à la capitainerie du port par VHF ou tout autre moyen ».

Le point de vue des parties adverses est le suivant :

- évocation de trois cas de jurisprudence selon lesquels d'une part la responsabilité du service public portuaire envers les usagers est établie lorsque des instructions erronées relatives aux possibilités d'amarrage des navires sont données par la capitainerie, et, d'autre part, lorsque aucune information sur les mouvements se déroulant dans l'avant port n'est donnée aux usagers par la capitainerie alors même que cette dernière ne pouvait l'ignorer ;
- les autorités portuaires doivent organiser la police des mouvements de telle sorte que les navires bénéficient de conditions de sécurité optimales. A ce titre, est mis en avant :
 - ➔ l'absence de visibilité sur la passe depuis la vigie ;
 - ➔ l'absence de radar à la vigie ;
 - ➔ l'absence de moyens techniques permettant la veille simultanée sur VHF 16 et 12.

Et oui, c'était il y a 30 ans !

- à 22 h 25, le Pointe du Roch a été autorisé à entrer sans que la sortie du Citerna 36 ne lui soit signalée et **sans que l'officier de port vérifie la position du Citerna 36** ;
- les conclusions du TMC sont reprises tant elles sont accablantes pour le port autonome de Marseille et on tente de lier ces conclusions au contentieux administratif par le fait de l'autorité de la chose jugée.

Le T.A. tranche dans un jugement rendu le 23 mai 1984 et rejette les requêtes formulées par les parties adverses au motif qu'aucune faute à l'encontre du PAM n'est établie et précise :

- « *Considérant que les requérants soutiennent également que le PAM serait tenu de donner aux navires manœuvrant dans le port des « directives précises et sans appel » comparables à celles*

que reçoivent les avions de la part des tours de contrôles lors de leurs atterrissages » ;

- « Considérant qu'aucune disposition législative ne confirme une telle mission aux autorités portuaires. »

- « que l'obligation d'information à laquelle sont tenues les autorités portuaires n'a pas pour objet ni pour effet de les substituer aux commandants des navires qui demeurent responsables, dans le cadre des informations reçues, des manœuvres de leurs bâtiments, notamment du choix de leur cap et de leur vitesse » ;

- « qu'aux termes de l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 23 décembre 1975 portant réglementation de la circulation des bâtiments dans le Golfe de Fos : « tous les bâtiments effectuant un mouvement, à l'exclusion des embarcations, doivent au préalable en demander l'autorisation à la capitainerie du port par VHF ou tout autre moyen. De même, la capitainerie devra être tenue informée de toutes les modifications éventuelles affectant ce mouvement » » ;

- et qu'en l'espèce, il n'était pas établi que le Citerna 36 avait averti l'OPS de son réappareillage tardif, en sorte que « la capitainerie était en droit d'estimer, en l'absence d'information reçue de ce navire, qu'il avait franchi la passe de Port de Bouc avant 22 h 35. »

Édifiante clarification !

Notons encore que les débats font mention du caractère distinctif de la manœuvre d'un navire et de son mouvement, affectant le premier sous la responsabilité exclusive du commandant du navire et le second sous les ordres de l'officier de port. Ils rappellent également que le rôle de la vigie en matière de régulation des mouvements dépend très étroitement de la connaissance immédiate qu'elle a des manœuvres effectuées par le capitaine.

ACTE III : le Conseil d'État

Les cours administratives d'appel ont été créées par la loi du 31 décembre 1987. Avant cette loi, c'est le Conseil d'État qui examinait en appel les jugements des T.A. C'est le cas de notre affaire ! En effet, le jugement du tribunal administratif exonérant la responsabilité du PAM dans l'abordage subi par le Citerna 36 n'a pas été du goût des 37 sociétés d'assurances impliquées dans le sinistre.

Une procédure est donc engagée devant le Conseil d'État.

En préalable, notons que l'avocat du PAM demeure très circonspect sur l'issue de l'instance et s'exprime prudemment quant à la solution du contentieux. Il y voit deux difficultés majeures pour le PAM :

- ✓ *d'une part, les pièces figurant au dossier officiel (rapport de l'expert, rapport du commissaire-rapporteur devant le TMC) sont accablantes pour les services du PAM et minimisent voire exonèrent la responsabilité propre des capitaines des deux navires ;*
- ✓ *d'autre part, la jurisprudence du Conseil d'État paraît très sévère pour les services portuaires dans des circonstances semblables. La haute assemblée met en effet à leur charge un devoir général de surveillance...sur les mouvements des navires. (CE, 28/05/82, Ministre des Transports c/ Armement Naval SNCF-SEALNIK, Rec. T. p744).*

C'est donc avec détermination mais un optimisme raisonné que l'avocat se lance dans la bataille.

La thèse des sociétés requérantes repose sur deux postulats.

1/ la capitainerie d'un port aurait les mêmes attributions qu'une tour de contrôle d'un aéroport et les OPS devraient intégralement guider la marche de chaque navire dès l'entrée du port ;

2/ il résulte de l'instruction pénale diligentée à l'encontre des capitaines des deux navires en cause que la responsabilité du PAM doit être retenue (jugement TMC).

L'avocat du PAM tente de démontrer l'inexactitude de ces deux propositions.

Concernant la première, il constate que l'OPS n'est pas à même de suivre précisément le mouvement des navires sur radar étant donné qu'il en est dépourvu. Il ne peut donc guider les navires qu'en fonction des informations reçues. (NDR : notons que cet aspect des choses a beaucoup évolué de nos jours...)

Ensuite, il relève que l'OPS n'a de prise que sur le mouvement des navires et non sur leur manœuvre. Il rappelle la teneur de l'article 4 du décret du 22 juillet 1977 portant règlement général de police des ports maritimes (NDR : aujourd'hui repris par **l'article 8 du décret 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche**). Ainsi, comment pourrait-on reprocher à la vigie de ne pas avoir averti d'un danger couru du fait d'une manœuvre non signalée ?

Il rappelle l'étendue de l'aire géographique de compétence de la vigie de Port de Bouc qui couvre Port de Bouc, Lavéra et le canal de Caronte et la faiblesse des moyens radio-électriques d'informations pour en assurer la gestion.

Enfin, il reprend les considérations du T.A. De Marseille dans son jugement en date du 23 mai 1984 et reproduites ci-avant.

Concernant la seconde, juridiquement plus technique, il rappelle que l'autorité de la chose jugée au pénal « *ne s'étend qu'aux constatations de fait contenues dans le jugement, mais que la qualification juridique des faits par le juge répressif ne s'impose pas au juge administratif* ». (C.E., 12 janvier 1966, Ville de Nérès-les-bains, Rec. p. 30).

Ainsi, si le TMC a considéré que les actes du capitaine du Citerna 36 ne constituaient pas un fait de négligence tombant sous le coup des articles 80 et 81 du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, ce même tribunal a reconnu que ce capitaine avait bel et bien commencé son mouvement (appareillage), puis l'avait interrompu (accostage) pour laisser passer le Chasse-Marée, pour le reprendre (nouvel appareillage) « *sans qu'un nouveau contact ait été établi avec la capitainerie du port* ».

Faisant suite à une activité intense des officiers de port travaillant sur ce dossier, et notamment du commandant des bassins ouest, de nouvelles observations en défense sont présentées par le PAM. Il est en effet contesté l'autorisation d'appareiller donnée par la capitainerie au Citerna 36. Le commandant des bassins ouest note que l'OPS n'a donné qu'une information restrictive au Citerna 36 lorsque ce dernier a informé la capitainerie de son appareillage sous la forme d'un compte rendu d'un mouvement en cours d'exécution. En effet, alors que l'appareillage du navire était signalé à la vigie l'OPS a répondu : « Attention, il y a des mouvements, le Chasse-Marée entre », ce qui ne semble pas constituer d'autorisation formelle de mouvement... Ainsi, l'OPS aurait pu penser que le Citerna 36 se trouvait toujours accosté au K6 alors que le Pointe du Roch demandait et obtenait son autorisation d'entrée à 22 h 25 !

Ainsi, deux versions des faits coexistent concernant la présomption des positions des navires

au moment de l'abordage. La première consiste à dire que le Citerna 36 devait se trouver dans la passe au moment où le Pointe du Roch reçoit son autorisation d'entrée, la seconde que le Citerna 36 se trouvait toujours à quai au même moment n'ayant jamais eu l'autorisation d'appareiller de la part de la capitainerie ! En l'absence d'enregistrements des communications, ces deux versions sont plausibles. On peut ainsi constater que lorsque la rigueur n'est pas au rendez-vous, tout devient flou et sujet à des interprétations multiples et diverses... mais toujours officielles !

Ce nouveau mémoire du PAM évoque également le rôle des officiers de port en mentionnant des études menées sur les VTS de plusieurs pays qui concluent à l'incongruité d'un centre à terre qui relèverait un capitaine de navire des obligations qui pèsent sur lui en matière de manoeuvre de son navire. « *Si les techniques mises à la disposition du trafic maritime évoluent, les obligations qui pèsent sur les capitaines demeurent inchangées* ».

Le Conseil d'Etat rend sa décision le 17 juin 1987 ainsi qu'il suit (extrait) :

« Considérant qu'aux termes de l'article 5 de l'arrêté du préfet des Bouches du Rhône en date du 23 décembre 1975 portant réglementation de la circulation des bâtiments dans le golfe de Fos, « Tous les bâtiments effectuant un mouvement, à l'exclusion des embarcations, doivent au préalable en demander l'autorisation à la capitainerie du port par VHF ou tout autre moyen. De même, la capitainerie devra être tenue informée de toutes les modifications éventuelles affectant ce mouvement » ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que la capitainerie de Port de Bouc a autorisé, la 10 juillet 1979 vers 22 h 15, le navire Citerna 36 à quitter le quai où il était amarré pour gagner le large, en lui recommandant de manoeuvrer avec prudence en raison de mouvements de navires dans l'avant-port de Lavéra ; qu'après avoir appareillé, le Citerna 36 est revenu à quai pour laisser manoeuvrer un autre navire puis en est reparti vers 22 h 25, sans en avertir l'officier de port ; que ce dernier, dans l'ignorance du retard du Citerna 36, a alors autorisé le navire Pointe du Roch qui était mouillé au large à faire mouvement vers la passe de Port de Bouc, où il a abordé le Citerna 36 qui tentait de sortir ;

Considérant que, si un jugement en date du 6 mai 1981 du tribunal maritime commercial de Marseille a prononcé la relaxe des commandants des deux navires du chef de « négligences ayant occasionné un abordage », les conséquences juridiques que cette juridiction pénale a tirées des constatations de fait retenues par elle ne lient pas la juridiction administrative, seule compétente pour apprécier la responsabilité des services du port ;

Considérant qu'en autorisant le Pointe du Roch à entrer dans le port, la capitainerie, qui n'avait pas été informée du départ du Citerna 36 à 22 h 25 et qui n'avait pas à s'assurer par elle-même de sa position exacte, n'a pas commis de faute de nature à engager la responsabilité du port autonome ; qu'il résulte de ce qui précède que la compagnie d'assurances « Le Monde » et autres, la société Citerna et la société finistérienne de cabotage ne sont pas fondées à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, qui est suffisamment motivé, le tribunal administratif de Marseille a rejeté leurs demandes ; ».

Retenons alors que, dans le contexte juridique et technique de l'époque, la capitainerie d'un port n'avait pas à s'assurer par elle-même de la position exacte des navires dans les limites administratives de ce même port.

Cette jurisprudence du Conseil d'Etat serait à éprouver dans le contexte plus moderne d'équipement technologique de certaines de nos capitaineries les mieux dotées de ce point de vue (radar, traceur, enregistreur communications VHF...). Cependant cet arrêt est à connaître de tous et surtout de nos collègues travaillant dans les petits ports les moins bien dotés en équipements technologiques. A l'impossible, nul n'est tenu ! En effet, le principe évoqué par le Conseil d'Etat selon lequel la capitainerie n'a pas à s'assurer par elle-même de la position exacte des navires est

révéléateur du code des ports en vigueur en 1987 et de l'interprétation qu'en font les juges suprêmes à cette époque. Les changements intervenus depuis lors portent essentiellement sur les progrès technologiques des équipements dont disposent les capitaineries pour remplir les missions que leur assigne le code des ports. Or, ces mêmes missions ont peu évoluées, me semble-t-il, depuis 1987. J'appelle d'ailleurs ardemment les remarques pertinentes de mes aînés à ce sujet...

EPILOGUE les discussions en marge des débats...

Si les parties en présence ont pu s'échanger des mémoires rédigés par des avocats dans le but de défendre leurs thèses respectives sur l'analyse de cet abordage, il faut convenir que la thèse du PAM s'est largement enrichie des observations et notes des officiers de port en poste à l'époque, notamment du commandant des bassins ouest.

Ce dernier est d'ailleurs le seul à exposer le cas du Pointe du Roch en qualité d'acteur de l'abordage au même titre que le Citerna 36. En effet, il note que ce navire est resté muet de 21 h 00, heure à laquelle il déclare attendre le pilote en rade sans mouiller, à 22 h 25, heure à laquelle il déclare avoir le pilote à bord et faire route. Aucune information de ce mouvement (passage d'une attente sur rade à une mise en route vers les passes pour la prise du pilote) n'a été donnée à la capitainerie. Il semble en outre qu'aucune veille radio n'ait été effectuée pendant l'attente sur rade sans quoi le capitaine de ce navire aurait été sensibilisé par les échanges radio entre le Citerna 36 et la capitainerie d'une part, et le Citerna 36 et le Chasse-Marée d'autre part. Une faute qui s'ajoute à la longue liste de négligences ayant un lien causal plus ou moins étroit avec l'abordage.

Quelques enseignements au titre de cette affaire :

- Un grand merci à la technologie qui est venue au secours de nos capitaineries. L'arrivée des radars, des systèmes de communications évolués permettant les dispositifs de double veille, l'enregistrement des communications transmises par la capitainerie et reçues par elle, la redondance, parfois, de ces appareils constituent à n'en pas douter des outils précieux pour les OP/OPA même si, nous l'avons vu, ces équipements pourraient bouleverser la jurisprudence du Conseil d'Etat ;
- La présence de la technologie ne dispense pas les hommes qui l'utilisent de la rigueur nécessaire à l'accomplissement de leur métier. Ainsi, un ordre transmis à un navire doit être compris comme tel. Un conseil n'est pas un ordre. Une autorisation d'entrée / sortie, une autorisation d'appareillage / accostage ne doit pas prêter à confusion. L'utilisation des termes du type « autorisation » et des expressions du genre « attendez mes instructions à tel point » sont claires et compréhensibles par tous. Pourquoi dès lors ne pas les utiliser avec la simplicité qui les caractérise ?
- La rédaction des rapports tendant à relater un fait doit être aussi précise que possible. S'il s'avère qu'il est parfois difficile de décrire ce qui se passe précisément au moment où cela se passe, il est toujours aisé de définir la chronologie des événements au moment précis où ils se déroulent devant nous. La précision temporelle est souvent d'une importance cruciale dans la reconstitution des faits et il nous appartient en qualité de professionnels affectés à la gestion des mouvements de navires de bannir les expressions « vers telle heure » ou « aux environs de telle heure ». La présence d'une horloge numérique visible de tous en vigie ainsi qu'un horodatage de l'enregistrement des communications doit permettre raisonnablement à chaque professionnel de consigner les faits dans leur ordre d'arrivée aussi justement que possible. Un décalage existera parfois entre deux repères de temps lorsque les différents témoins ne possèdent pas le même référentiel. Si ce décalage demeure le même tout au long des rapports car repéré sur les mêmes horloges respectives, la chronologie des faits n'en sera que plus sérieuse et la mise en perspective de la cinématique des navires pourra être comprise par tous longtemps après les faits et sans discussion possible. Ceci est d'autant plus important pour les capitaineries technologiquement famélique !
- De même qu'il faut proscrire l'imprécision temporelle, il faut rechercher autant que faire se peut

la précision spatiale parfois moins aisée à définir que la précédente dans le récit des faits. Les performances des appareils modernes viennent heureusement à notre secours dans cette entreprise. La dotation d'équipements sophistiqués tels que des enregistreurs d'images radar n'est pas l'apanage de toutes les capitaineries mais nous devons de rechercher la précision la plus juste en fonction des équipements dont nous disposons.

➤ Enfin, alors que la répétition des quarts est de nature à user les hommes, alors que la fatigue des nuits émousse naturellement notre jugement critique, il est de notre devoir de nous sensibiliser contre la routine, source de négligence insidieuse qui n'en prendra le nom qu'au détour d'une enquête administrative ou judiciaire. Qui peut en conscience affirmer ne pas avoir été victime à un moment ou à un autre de cette routine malfaisante qui pousse un professionnel voire tout un service à malmenier les procédures de sécurité élaborées patiemment à force d'expérience ? La critique professionnelle de notre propre action comme de celle de nos camarades est constructive et peut s'avérer salvatrice lorsque son but est compris par tous : faire des OP/OPA des professionnels incontournables des ports et pérenniser leur action par la reconnaissance indiscutable de leur savoir-faire.

Ainsi donc, le Conseil d'Etat a fait valoir que la capitainerie d'un port n'a pas à s'assurer par elle-même de la position exacte des navires dans les limites administratives de ce même port. Aujourd'hui, nul ne peut prédire l'avenir de cette décision alors même qu'elle serait utilement excipée par les capitaineries en proie à des situations comparables aux faits examinés. Même si cette décision est à tempérer eu égard aux progrès technologiques dont nous disposons aujourd'hui et à l'évolution jurisprudentielle consécutive qu'ils pourraient engendrer, vous conviendrez au moins qu'il s'agit là d'une notion intéressante pour la gestion de nos activités quotidiennes. Nonobstant ce dégagement de responsabilité du Conseil d'Etat, cela ne signifie pas pour autant que l'on doive se détourner de la connaissance des positions des navires. En effet, nous l'avons vu, l'information doit émaner en priorité du navire lui-même qu'il nous appartient d'interroger en cas de doutes sur la position ou les intentions. Mais n'est-ce pas là l'essence de la règle 5 du règlement pour prévenir les abordages en mer qui dispose que « *Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage* ».

Ainsi, sachons faire nôtre cette règle de conduite que nous savions appliquer à la lettre lorsque nous naviguions. A présent « à bord » de notre vigie, nous serons à même d'assurer l'interface essentielle entre le « navire maritime » parvenant au terme de son voyage et le « navire portuaire » dont les capacités diminuées évoquent à l'envi l'Albatros de Beaudelaire : « Exilé sur le sol au milieu des huées, ses ailes de géants l'empêchent de marcher ».

Sachons l'aider !

Christian CLERC-DUMARTIN

Avec mes remerciements au commandant MEYRONIN pour le recueil documentaire nécessaire à l'examen de cet abordage.