



**HAL**  
open science

**Note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de la  
Réunion, 16 mai 2013, Société Axa Corporate Solutions,  
numéro 1000282**

Émilie Gastrin

► **To cite this version:**

Émilie Gastrin. Note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion, 16 mai 2013, Société Axa Corporate Solutions, numéro 1000282. *Revue juridique de l'Océan Indien*, 2014, *Jurisprudence locale*, NS-2014, pp.137-143. hal-02860602

**HAL Id: hal-02860602**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02860602>**

Submitted on 8 Jun 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **10.9. RESPONSABILITÉ**

**Responsabilité pour faute – Droit maritime – État – Frégate nationale – Câble à fibres optiques – Preuve – Expertise – Journal de bord – Cause étrangère au dommage – Principe de limitation de responsabilité**

Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 16 mai 2013, *Société Axa Corporate Solutions*, req. n° 1000282

*Émilie GASTRIN*

C'était la nuit du 18 décembre 1810. Quelque part au large du sud-est de l'Écosse, dans une mer démontée, la frégate britannique *Pallas* avait perdu sa route. L'obscurité s'épaississait et il neigeait abondamment. L'équipage peinait de plus en plus à repérer les balises qui lui permettraient de mener le bateau en lieu sûr. Quel soulagement ont dû ressentir les marins lorsqu'ils ont enfin distingué des lumières ! Ils ont mis le cap sur elles, sans se douter qu'il s'agissait en réalité de feux que des ouvriers avaient allumés près de la côte. La *Pallas* est allée se briser contre les rochers. Onze marins ont péri.

L'affaire de la frégate britannique *Pallas* est un avertissement : une erreur peut conduire au désastre. Or, l'eau recèle de dangers : abordages, heurts autres que les abordages, accidents corporels<sup>1</sup>, accidents causés à des filets de pêche... Que dire du heurt entre une frégate de la Marine nationale et un câble de fibres optiques<sup>2</sup> ?

Dans l'affaire du tribunal administratif, *Société Axa Corporate Solutions*, fut en cause la rupture, le 20 juin 2005, d'un câble à fibres optiques aux abords de l'île de La Possession dans l'archipel de Crozet. La société Axa Corporate Solutions venant aux droits de son assuré et propriétaire dudit câble, le commissariat à l'énergie atomique sollicitèrent la condamnation du ministre de la Défense à des indemnités, considérant la frégate Nivôse à l'origine de cet accident et du préjudice subi. Effectivement, la frégate Nivôse bâtiment de la marine nationale déclarait avoir accroché, le même jour, un câble à fibres optiques lors de ses opérations de relevage de l'ancre en quittant un mouillage dans la baie du Marin, aux abords de l'île de La Possession.

Les éléments de preuve rapportés par la société AXA suffisaient-ils à

---

<sup>1</sup> Il peut s'agir d'accidents causés à des baigneurs ou à des skieurs nautiques selon les circonstances.

<sup>2</sup> On pouvait penser cette technique dépassée par celle des satellites. Or, la fibre optique a conféré un nouvel essor au câble, ainsi que des données informatiques plus performantes. Les conduites sous-marines ont encore un bel avenir. J-P. BEURIER, *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2006, p. 116.

fonder la responsabilité de l'État en raison de la rupture du câble à fibres optiques objet du litige ?

Deux scénarios étaient possibles. Soit le câble se trouvait bel et bien à l'endroit signalé sur la carte et dans ce cas le bateau aurait dérivé, sortant de la zone de mouillage autorisée en bordure de laquelle se trouvait le câble. C'est ce que soutenait la société requérante qui faisait valoir que l'affirmation du ministre de la Défense et des anciens Combattants selon laquelle le bateau avait accroché et remonté un câble le jour même du préjudice, assortie de l'imprécision du journal de bord quant à la position exacte du bateau suffisait à démontrer la concomitance entre les manœuvres du bateau et la rupture du câble de son assuré.

Soit, on pouvait aisément imaginer que le câble fut précédemment déplacé et qu'alors la cause de sa rupture fut étrangère aux manœuvres du navire. L'éventualité de ce second scénario n'échappait pas au juge. En se plaçant sur le terrain du lien de causalité entre le préjudice subi et le fait générateur du préjudice, le juge considéra que la société demanderesse n'apportait en rien la preuve selon laquelle le navire aurait dérivé hors des limites autorisées de mouillage. D'ailleurs, l'expertise réalisée par la société demanderesse ne démontrait pas que le câble se trouvait à l'endroit signalé sur la carte. Qui plus est, loin de n'examiner que les motifs de la société demanderesse, le juge a pris en considération, avant de se prononcer, une cause étrangère, donnant de la sorte davantage de poids à l'irresponsabilité de l'État : le fait d'un bâtiment tiers ayant déjà crocheté et soulevé le même câble dans la zone autorisée. De ce fait, les arguments du requérant ne se réduisaient qu'à de simples allégations, et ce quand bien même les documents de navigation n'auraient pas été régulièrement renseignés. L'absence de responsabilité étatique retenue, les questions de l'étendue et l'évaluation du dommage perdaient donc tout son sens. C'est la raison pour laquelle le juge rejeta les conclusions indemnitaires de la société Axa Corporate Solutions.

Dans le cadre des litiges relatifs aux accidents de la navigation, la preuve des faits s'établit par tous moyens<sup>1</sup>. En apparence simple, le système de la preuve a su montrer toute sa complexité dans le jugement précité<sup>2</sup>. D'ailleurs, en dépit des éléments apportés par la société AXA, l'irresponsabilité de l'État fut reconnue (I). Discutable sur divers points, la spécificité de cette solution ne résidait pas dans l'administration de la preuve seule. Cette dernière dépendait en réalité du cadre dans lequel elle immergeait : le droit maritime (II).

---

<sup>1</sup> Si la confrontation dans les rapports de mer reste le moyen le plus utilisé, les modes de preuves sont divers, allant de l'écrit au témoignage, de la photocopie, au cédérom. La preuve de la photographie fut même admise. Voir en ce sens CA Rennes, 18 mars 1996, *Traquair*.

<sup>2</sup> Le système de preuve est complexe dans le cadre des accidents en mer. C. GHICA-LEMARCHAND, « Le droit pénal de la mer », *RSC*, 2005, p. 434.

## I.- L'irresponsabilité de l'État fondée sur l'absence de preuve

Le juge écarta un à un les éléments de preuve apportés par la partie requérante parmi lesquels l'expertise réalisée par elle-même ainsi que les indications du journal de bord de la frégate Nivôse suspecté d'être irréguliers. Parallèlement à cela, le juge décida de prendre en compte la thèse du fait d'un tiers responsable du dommage causé.

**Une expertise incomplète.** Dans l'affaire, la société AXA Corporate Solutions soutenait que, sous l'effet des conditions météorologiques, la frégate Nivôse s'était légèrement placée à l'extérieur et au sud de la zone d'évitage et avait pris le risque de crocher le fameux câble. Sans doute, la société savait-elle qu'en droit maritime, les conditions météorologiques ne sont qu'exceptionnellement retenues par les tribunaux qui les considèrent comme faisant partie des aléas de la navigation<sup>1</sup>. Mais ce qui attire l'attention du juge, en l'occurrence, c'est l'expertise dont s'est prémunie la société.

L'expertise est une preuve matérielle étudiée par un expert et susceptible d'être requalifiée en preuve juridique par le juge<sup>2</sup>. Toutefois, la force probante de l'expertise réside dans l'indépendance du professionnel<sup>3</sup> qui en a la charge. Or, il n'est pas rare que se présentent des expertises unilatérales<sup>4</sup>. Dans ce cas, la force probante de ce type de document peut s'en trouver amoindrie par le juge, par crainte d'une faveur particulière faite à la partie commanditaire de l'expertise<sup>5</sup>.

À ce propos, le ministre de la Défense et des anciens Combattants arguait

---

<sup>1</sup> Les navires modernes sont aptes à surmonter le mauvais temps et la tempête prévisibles en fonction de la saison, de la région ou des bulletins météorologiques. Seules des conditions exceptionnelles et brutales peuvent justifier une manœuvre fautive d'un navire. Voir en ce sens : Tribunal de commerce, 3 mars 1995, *Navire Jolly Griggio*, DMF, 1996, 250 ; CA Aix-en-Provence, 5 novembre 1998, *Navire Zulu Sea*, DMF, 2002, p. 125, obs. P. SIMON et B. COSTE ; Cass., 12 juin 2001, *Navires Basque et Ham Hiru*, DMF, 2002, p. 208, obs. P. DELEBECQUE ; J-P. BEURIER, *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2006, p. 382.

<sup>2</sup> Pour de plus amples précisions, lire « Le traitement de la preuve dans l'expertise » disponible au site de l'Union Professionnelle des Experts Maritimes : <http://www.upem.org/documents/preuve.html>.

<sup>3</sup> L'indépendance de l'expert désigne pour lui le fait de n'être engagé avec aucune des parties dans des liens personnels, économiques, contractuels, familiaux. O. LECLERC, « L'indépendance de l'expert », in *L'expertise : enjeux et pratiques*, Paris, éd. Lavoisier, coll. Sciences du risque et du danger, 2009, p. 167.

<sup>4</sup> L'expertise unilatérale désigne l'expertise dont une partie à un litige a été commanditaire et qui est réalisée hors présence de l'autre partie au litige. O. LECLERC, « L'indépendance de l'expert », in *L'expertise : enjeux et pratiques*, Paris, éd. Lavoisier/Tec et Doc, coll. Sciences du risque et du danger, 2009, p. 170.

<sup>5</sup> O. LECLERC, « L'indépendance de l'expert », préc., p. 170.

le caractère douteux de ladite expertise, étant donné, d'une part, le manque d'information quant à l'interruption de transmission des données sur le positionnement du câble et, d'autre part, l'absence d'une expertise contradictoire. Cet élément n'a pas échappé au juge qui n'hésita pas à mettre l'accent sur « *une expertise qui fut réalisée par la société AXA* ».

**Un journal de bord régulier.** Selon la société AXA Corporate Solutions, le journal de bord de la frégate n'indiquait pas la position exacte du bateau au moment de la croche du câble. Dès lors, il s'agissait de savoir si le contenu incomplet du journal de bord constituait un élément prouvant la faute de l'État.

Aux termes de l'article 6 du décret du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes<sup>1</sup>, le journal de bord<sup>2</sup> permet au capitaine d'un navire de garder trace de son action et de rédiger soigneusement, en plus des indications météorologiques et nautiques d'usage, tous les événements importants touchant au navire et la navigation entreprise. Par conséquent si des événements marquants tels que des accidents se produisent, un rapport circonstancié doit être établi. En outre, si la loi reconnaît au journal de bord un élément de preuve en cas d'accident en mer<sup>3</sup>, les juges se livrent à une appréciation nuancée de sa force probante, préférant de loin faire usage du principe de l'intime conviction<sup>4</sup>.

D'une telle attitude, l'affaire *Société AXA Corporate Solutions* constitue l'illustration dans la mesure où le juge a décidé d'apprécier librement la preuve du journal de bord, estimant que les documents de navigation non régulièrement renseignés n'étaient pas de nature à remettre en cause la position de la frégate Nivôse.

**Le fait d'un tiers : une thèse retenue.** En vue d'assurer sa défense, le ministre de la Défense et des anciens Combattants, représentant de l'État, avançait la thèse d'un déplacement du câble par des mouillages précédents d'autres navires. Le juge, lors de son appréciation, a accepté de prendre en considération des causes étrangères pour exonérer l'État de sa responsabilité. En effet, selon le juge « *la position de la société d'assurance est au surplus fragilisée par la circonstance qui ressort sans ambiguïté du dossier qu'un autre bâtiment mouillé dans la zone autorisée avait déjà croché et soulevé le même câble*<sup>5</sup>. »

---

<sup>1</sup> Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes. Disponible sur le site Légifrance.

<sup>2</sup> Dans les ouvrages, le journal de bord est qualifié de « journal de mer » ou de « rapport de mer ».

<sup>3</sup> Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes.

<sup>4</sup> Les imprécisions qui président la rédaction du journal de bord n'échappent pas aux tribunaux. P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, Paris, Lextenso, 2<sup>e</sup> éd., 2010, p. 206.

<sup>5</sup> En matière de responsabilité administrative pour faute, s'il est établi que le fait d'un tiers a causé partiellement ou en totalité le préjudice, la partie suspectée d'être l'auteur du dommage

En vertu des éléments susmentionnés, rien n'indiquait que le Nivôse était sorti de la zone de mouillage délimitée sur les cartes de la zone pour crocheter le câble. De même, rien n'indiquait que le câble ne soit resté dans la zone où il était initialement implanté. Au final, la société AXA n'a pas eu le coup de pouce probatoire qu'elle espérait tant !

## **II.- Le particularisme du droit maritime en matière de responsabilité et de preuve**

Tantôt rejeté pour leur imprécision, tantôt acceptée malgré leur irrégularité, l'établissement des preuves peut paraître audacieux et encourir la critique dans ce litige. Pour autant, sans l'affirmer ouvertement – sans le savoir peut-être – le juge fit une application de la responsabilité à la lumière du droit maritime.

**Quid d'une cohérence dans l'établissement de la preuve ?** À première vue, l'appréciation de la preuve à laquelle se livre le juge peut paraître déconcertante.

Pour rappel, le caractère irrégulier du journal de bord de la frégate n'a pas suffi à poser le doute quant à une éventuelle responsabilité de l'État. Or, un journal de bord assorti de quelques négligences est susceptible de qualifier le comportement fautif de son auteur. Tel est le cas du capitaine qui rédige son journal de mer au brouillon ou qui prend contact avec son armateur avant de rédiger le rapport de mer<sup>1</sup>.

Quel paradoxe dans le fait qu'un journal de bord incomplet n'entraîne pas le discrédit sur les arguments du ministre de la Défense et des anciens Combattants et que, dans le même temps, l'expertise incomplète entraîne le discrédit de son commanditaire ! Quelle est la logique quand l'on sait qu'en matière d'accident en mer, la confrontation des rapports circonstanciés<sup>2</sup> constitue le moyen le plus utilisé ?

*Une analyse de la responsabilité à travers le prisme du droit maritime.* Le droit maritime comporte une originalité : la limitation de responsabilité. Ce principe trouve sa justification dans une double référence : les risques de la mer et le caractère d'intérêt général des activités maritimes.

C'est parce qu'il affronte les risques de la mer que le propriétaire du

---

sera exonérée totalement ou partiellement de toute responsabilité administrative. J-P. DUBOIS, *Responsabilité pour faute*, Répertoire de la responsabilité de la puissance publique, Dalloz, n° 135 et s.

<sup>1</sup> Voir en ce sens l'arrêt de la Cour de cassation du 2 juillet 1996, DMF 1996. 1145, notes P. DELEBECQUE et P. BONASSIES, DMF 1997, Hors série n° 1, au n° 20.

<sup>2</sup> A. MONTAS, *Évènement en mer*, Répertoire de droit commercial, Dalloz, n° 50.

navire verra sa responsabilité limitée. En effet, la mer n'est pas un milieu particulièrement accueillant à l'homme. Et malgré les progrès effectués en matière de construction, même les navires les plus importants subissent des dangers.

De même, c'est parce que son activité est d'intérêt général que la responsabilité du propriétaire du navire pourra être allégée<sup>1</sup>.

En l'espèce, la frégate Nivôse est un navire de surveillance<sup>2</sup> qui, dans l'océan indien, assure la sécurité de l'État<sup>3</sup> contre des trafics illicites<sup>4</sup>, lutte pour la sécurité environnementale et œuvre en vue de la protection du commerce<sup>5</sup>. Qui plus est, l'espace maritime français est tel qu'il s'agit du deuxième espace maritime mondial. Ce qui accroît la mission de surveillance des navires militaires et qui, par extension, peut atténuer leur responsabilité en cas d'accident.

Pourtant, doit-on conclure à une responsabilité systématiquement diminuée du propriétaire d'un navire ayant causé un dommage ?

À vrai dire, seule une faute prouvée du propriétaire, de l'armateur, ou du préposé du navire efface le droit à la limitation de responsabilité<sup>6</sup>. À titre d'exemple, dans une affaire similaire à l'affaire *AXA Corporate Solutions*, l'ancre d'un navire avait arraché une canalisation pétrolière, qui n'était pas marquée sur les cartes vieilles de vingt ans utilisées par le capitaine, mais qui figurait dans les cartes récentes. La responsabilité de l'armateur fut reconnue puisqu'il était de sa responsabilité de mettre à jour ses cartes de navigation<sup>7</sup>. Depuis la convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, deux cas privent le propriétaire du navire, l'armateur ou le préposé du droit à la limitation : la faute intentionnelle et la faute téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J, 2010, p. 4-7 et p. 276-277.

<sup>2</sup> J. LAUNAY, « Le rôle de la marine dans la sécurisation des espaces maritimes », in *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes*, *Études Marines*, n° 1, octobre 2011, p. 26.

<sup>3</sup> La majeure partie du commerce international s'effectue par la voie maritime sans quoi, chaque pays serait isolé. L'État, pour sa part, mène une action en mer, qui se décline sous forme administrative en vertu de la loi du 22 décembre 1789 relative à la création du préfet maritime.

<sup>4</sup> Il s'agit de trafics de stupéfiants, de la traite des esclaves.

<sup>5</sup> B. GERMOND, « Les forces navales européennes face aux nouvelles menaces en mer », *Relations Internationales*, 2006/01 n° 125, p. 45-58.

<sup>6</sup> Cass., 3 novembre 1974, *Navipesa Dos*, *DMF*, 1975. 211, notes D. LUREAU et P. BOULOY.

<sup>7</sup> Chambre des Lords, *Marion*, 16 juin 1984, *Lloyd's Law Reports*, 1984.2.1.

<sup>8</sup> L'article 4 de la Convention de 1976 dispose qu'« une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis

En l'espèce, dans ses conclusions, le tribunal affirme que le Nivôse n'était pas sensé savoir qu'il courrait le risque d'endommager un câble qui n'était supposé être situé dans cette zone. Par conséquent, le principe de limitation de responsabilité profitait bien à l'État.

Ce jugement mérite d'être salué. Il a ce mérite dans la mesure où il lève le voile sur les conflits de responsabilité à travers le prisme du droit maritime. Droit maritime qui exige de prendre en ses bagages les particularités qui lui sont propres, ainsi que les règles du droit comparé<sup>1</sup>. Droit maritime faisant un clin d'œil à un droit français encore frêle à son exploration<sup>2</sup>. Mais dans l'attente de sa maturité, le droit français a l'insigne mérite de venir au secours de la sécurité en mer<sup>3</sup>.

---

*témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».*

<sup>1</sup> L'analyse de ce jugement n'aurait pu se faire sans se référer aux jurisprudences du droit anglais, ou encore aux conventions internationales.

<sup>2</sup> Ce jugement est d'autant plus remarquable qu'aucun texte juridique n'apparaît au visa, si ce n'est l'article L. 761-1 du code de justice administrative dont se sert le juge pour rejeter les conclusions indemnitaires de la société AXA.

<sup>3</sup> Les moyens purement militaires de l'État ne suffisent pas pour assurer la sécurité. Le droit peut venir à son secours. B. GERMOND, « Les forces navales européennes face aux nouvelles menaces en mer », *Relations Internationales*, 2006/01 n° 125, p. 6.