

Jurisprudence 2014 – 2021 de la Chambre des appels auprès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en matière d'accidents de la navigation et d'abordages¹

Suite et fin (V. DMF 2023 n° 855)

Paul de BAETS

Président honoraire de la Cour d'appel d'Anvers

Président du Conseil d'Enquête maritime

*Juge – vice-président de la Chambre des appels auprès de la
Commission centrale pour la Navigation du Rhin²*

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

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

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

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

II.- ANALYSE DE 15 ARRÊTS (suite et fin – V. DMF 2023 n° 855)

9.- Deux arrêts du 4 juin 2018 (515 Z – 3/18 et 516 Z – 4/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/516-z-418>) : appel d'un jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Duisburg-Ruhrort du 14 juin 2017.

Cette affaire se rapportait à un abordage qui s'est produit le premier janvier 2015 vers 04 h 15 dans un brouillard dense et par visibilité d'à peine 100 m sur le Rhin (km 737,2 - Dusseldorf – Hamm) entre l'avalant MS « Mejana » chargé d'environ 2 000 tonnes de conteneurs (20 km/h) et le montant SV « Montana' / 'Montana II » (10 km/h) chargé d'environ 800 tonnes de

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

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

conteneurs. La formation à couple montant SV « Montana » / « Montana II » a heurté par la proue tribord la partie avant bâbord du TS « Mejana ».

Les deux bateaux étaient sérieusement endommagés : l'intéressé du MS « Mejana » – l'assureur – a demandé de la propriétaire du bateau et du commandant de la formation à couple SV « Montana / Montana II » le paiement de 410 149,27 EUR et de 5 330,61 EUR, à majorer des intérêts, alors que l'assureur du SV « Montana / Montana II » réclamait du commandant et de la propriétaire du MS « Mejana » le paiement de 286 895,12 EUR et 3 579,50 EUR, à majorer des intérêts.

Par jugement du 14 juin 2017, le Tribunal de la navigation du Rhin à Duisburg-Ruhrort avait accordé les demandes de l'intéressé du TS « Mejana » pour les 2/3, alors que les demandes des intéressés du SV « Montana / Montana II » ont été honorées pour 1/3. Le Tribunal de la navigation du Rhin se basait donc sur une responsabilité partagée dans une mesure correspondante.

Le premier juge avait non seulement entendu des témoins, des membres de l'équipage et un agent de la police fluviale, mais également un expert nautique auquel il a demandé des explications quant aux signaux donnés ou non, à l'éventuelle réception AIS, aux images radar, au contact radio, aux heures, etc.

Le premier juge, suivi à cet égard par la Chambre des appels, estimait que l'avarie était en grande partie due à la façon de naviguer du conducteur de la formation à couple montante. La Chambre des appels s'est ralliée au premier juge dans son interprétation de l'exposé de l'expert nautique quant au fait que la formation à couple avait fait route vers la rive gauche du chenal navigable vers 4.13'.54'', environ 90'' avant l'abordage, avec à peine 50 mètres de marge. Cette constatation n'était pas susceptible d'être contestée sur la base de motifs objectifs. Le conducteur de la formation à couple avait commis une infraction au § 6.32 n° 2 RPNR puisqu'il avait omis de demander par radiotéléphonie au bateau venant en sens inverse qu'il avait perçu sur l'écran radar son nom et son sens de circulation, et de convenir d'une procédure de croisement. L'allégation du conducteur de la formation à couple selon laquelle il aurait à quatre reprises pris contact par radiotéléphonie avec le TS « Mejana » pour un passage tribord sur tribord n'a pas été jugée plausible. En outre, le système AIS à bord de la formation à couple était en panne (infraction au § 4.07 Abs. 1 RPNR). En raison de cette défaillance, le conducteur du TS « Mejana » avait supposé à la réception d'un écho radar qu'il s'agissait d'un « faux » écho. De plus, en raison de la défaillance du système AIS, le conducteur de la formation à couple était indûment convaincu qu'il naviguait du côté droit du chenal, alors qu'en réalité il se trouvait du côté gauche du chenal. En outre, à environ 200 mètres du lieu de l'abordage, ce même conducteur a effectué une manœuvre inappropriée, à savoir un changement de route vers la droite du chenal, de sorte qu'il fonçait directement sur l'avalant TS « Mejana ». De plus, une infraction au devoir général de vigilance a été imputé à ce même conducteur.

Suivant le premier juge, à l'avis duquel se rallie la Chambre des appels, une certaine responsabilité peut également être imputée au conducteur du MS « Mejana ». Ayant remarqué sur le radar un bateau venant en sens inverse, il aurait pu et dû le contacter par radio pour lui signaler sa position dangereuse et éventuellement aussi pour convenir de son croisement. Ce conducteur aurait également pu ralentir ou adapter sa vitesse. Le fait qu'il ne l'a pas fait pouvait être considéré comme une infraction au devoir général de vigilance puisqu'il savait qu'il se trouvait face à un montant venant en sens inverse, dont la route n'était pas claire et avec lequel rien n'était convenu pour régler le croisement.

L'appréciation de la Chambre des appels quant à l'importance des fautes réciproques ne correspondait pas à celle du premier juge. Ce sont principalement la défaillance du système AIS à bord de la formation à couple, le changement de route entre les deux ponts et la manœuvre dans la minute avant l'abordage sans adaptation de la vitesse qui ont conduit la Chambre des appels à décider que la formation à couple KV « Montana / Montana II » était responsable pour quatre cinquièmes. Les fautes à bord de l'avalant TS « Mejana » ont donc donné lieu à une coresponsabilité pour un cinquième.

Par conséquent, une indemnité légèrement plus élevée a été accordée aux intéressés du TS « Mejana », à savoir une indemnité de 325 784,61 EUR, majorée des intérêts et de quelques frais. Les intéressés du SV « Montana / Montana II » se sont vu accorder une indemnité (révisée) de 57 379,02 EUR et 2.251,48 EUR, majorée des intérêts et de quelques frais. L'appel 516 Z – 4/18 a partiellement été accueilli et le premier jugement a été modifié dans ce sens. L'appel 515 Z- 3/18, par contre, n'a pas été accueilli.

10.- Deux arrêts du 31 octobre 2019 (519 Z – 3/19 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/519-Z-319>) et 520 Z - 4/19 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/520-z-419-1>) : appels contre les jugements du Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar du 25 octobre 2018 et du 13 décembre 2018.

Le 23 novembre 2016 à 07 h 00, un abordage s'est produit sur le Rhin (km 608,7) par temps brumeux et sombre (environ 100 à 150 mètres de visibilité) entre l'avalant vide MS « Renate » et le montant MS « Dundee » chargé de 1300 tonnes d'engrais artificiel. Les deux bateaux naviguaient avec radar.

Deux affaires ont été portées devant le Tribunal de la navigation du Rhin à Sankt Goar. Une première affaire a été déposée par les intéressés du MS « Renate », ce qui a été suivi d'un jugement en date du 25 octobre 2018 (4 C 2/17 BSchRh).

Une deuxième affaire a été déposée par les intéressés du MS « Dundee » et a été suivie d'un jugement en date du 13 décembre 2018 (4 C 4/17 BSchRh).

Dans les deux affaires, le Juge de la navigation du Rhin a conclu à une responsabilité partagée pour l'abordage : la responsabilité a été mise pour deux tiers à la charge des intéressés du MS « Dundee » et pour un tiers à la charge des intéressés du MS « Renate ».

Les parties demanderesse originaires respectives ont interjeté appel des deux jugements devant la Chambre des appels.

Par arrêt du 31 octobre 2019, les deux appels ont été déclarés recevables. Dans l'appel avec numéro de rôle 519 Z 3/19, le jugement 4 C 2/17 BSchRh a été annulé, et dans l'affaire avec numéro de rôle 520 Z- 4/19, le jugement 4 C 4/17 BSchRh a été annulé. Dans les deux arrêts, la Chambre des appels a renvoyé l'affaire au Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar pour réévaluation.

Au petit matin du 23 novembre 2016, le MS « Renate » voulait accoster à Weißenthurm et faisait route à faible vitesse en direction de la rive gauche. Toutes les aires de stationnement étant occupées, le conducteur a décidé de jeter l'ancre dans le Neuwieder Stromarm, sur la rive droite, en continuant à naviguer le long d'une ligne de bouées vertes pour faire demi-tour par tribord en aval de Weißenthurm. À une distance d'environ 1 500 mètres (écran de Tresco), il a remarqué un montant (MS « Dundee ») qu'il a contacté par radio pour un croisement tribord

sur tribord. Le nombre de fois que le conducteur du MS « Renate » a contacté le montant (MS « Dundee »), et le moment et la façon dont celui-ci a réagi sont contestés. Suivant le conducteur du MS « Renate », il aurait contacté le MS « Dundee » à quatre reprises. Ce n'est qu'au quatrième appel (km 607,3) que le MS « Dundee » aurait répondu que le croisement devrait se passer bâbord sur bâbord. Le MS « Renate », qui naviguait au milieu chenal, a changé de cap vers tribord lorsque les bateaux étaient rapprochés à environ 300 mètres. Au km 608,7, les deux bateaux sont entrés en collision, le MS « Dundee » avec sa proue à un angle de 60° contre le côté tribord du MS « Renate ».

Le Tribunal de la navigation du Rhin a entendu les membres de l'équipage des deux bateaux qui se sont contredits sur les différents points. En outre, un expert nautique a été entendu.

Un témoin non impliqué et apparemment utile était monsieur V., conducteur du MS « Katharos » non impliqué dans l'abordage. Son témoignage a révélé qu'après un « non » du montant MS « Dundee » au MS « Renate » après que celui-ci lui ait demandé de se croiser tribord à tribord, il y aurait eu une altercation entre les deux conducteurs au sujet du mode de croisement. Cela était contraire à ce que le Tribunal de la navigation du Rhin avait supposé, de sorte qu'un problème d'évaluation de preuve s'est posé.

Après que cela ait été constaté par la Chambre des appels la question s'est posée de savoir s'il revenait à la Chambre des appels d'entendre elle-même de nouveau ce témoin et/ou d'autres témoins (dont l'équipage du MS « Renate ») (art. 19 alinéa 2 Règlement de procédure de la Chambre des appels de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 23 novembre 2006), ou si elle devait renvoyer l'affaire au premier juge, conformément à l'article 24 alinéa 3 du Règlement de procédure de la Chambre des appels de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 23 novembre 2006.

En l'occurrence, la Chambre des appels a estimé qu'il incombait au Tribunal de la navigation du Rhin d'entendre de nouveau non seulement le témoin principal V., mais également les autres témoins et éventuellement de les confronter. Le renvoi devant le Tribunal de la navigation du Rhin impliquait également qu'après l'administration de nouvelles preuves, il incombait au premier juge de statuer à nouveau (voir également l'arrêt du 7 décembre 2015 504 Z – 7/15/ iwt-law.uni-mannheim.de/az/524-z- 715).

La Chambre des appels a indiqué à cet égard qu'elle considérait comme pertinent à quel moment le changement de route du montant MS « Dundee » est devenu clair et où se trouvait alors le conducteur du MS « Renate », et qu'elle jugeait opportune une confrontation du témoin V. avec les membres de l'équipage du MS « Renate ».

Cette acquisition de nouvelles preuves pourrait révéler si le conducteur du MS « Dundee » avait commis une infraction au § 6.32 n° 2 et au § 6.03 n° 3, voire au § 6.04 n° 1 RPNR. Si les déclarations révélaient que le changement de route bâbord sur bâbord venait si tardivement qu'un tel croisement ne pouvait plus être effectué, le changement de route du MS « Dundee » ne pourrait pas être considéré comme un changement de route inadmissible. Suivant la Chambre, la charge de la preuve d'une éventuelle communication tardive d'un croisement bâbord sur bâbord revenait à l'avalant MS « Renate » (arrêt du 18 septembre 2013 dans l'affaire 479 Z- 9/13 / iwt-law.uni-mannheim.de/az/479-z-913-1).

La Chambre des appels a également indiqué que dans le cadre d'une éventuelle appréciation de la responsabilité, il fallait également examiner le comportement à bord de l'avalant « MS

Renate », puisque le bateau de navigation intérieure en question, faisant route du côté gauche du chenal navigable, s'approchait à grande vitesse du montant « MS Dundee », sachant qu'il avait informé celui-ci d'un croisement tribord sur tribord.

11.- Arrêt du 23 février 2021 (524 Z - 2/21 – [http:// iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120](http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120)) : appel d'un jugement du Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar du 5 mars 2020.

Cette affaire se rapporte à un accident de navigation du 8 décembre 2016 sur le Rhin (km 621,6) entre le KV « J. Strauss » et SL « 1830 » et le SV MS « Estate » / SL « Estate 2 ».

Dans la soirée du 7 décembre 2016, à marée basse et avec un niveau d'eau de 121 cm, la formation à couple (avalante) chargée de 2.300 tonnes de graines de tournesol « J. Strauss » et SL « 1830 » avec proue tribord en aval, amarrait à une bitte d'amarrage de la société Solvay à Rheinbrohl (km 621,4).

Le 8 décembre 2016 vers 05 h 13, le SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » a dépassé la formation à couple.

Peu après, - environ 96'' plus tard- la formation à couple a rompu ses amarres, a tourné sur son propre axe et a dérivé en aval. Avant que les membres de l'équipage ne puissent allumer le moteur, la formation à couple est entrée en collision avec le montant TMS « Vidi » faisant route en rive droite, entre le km 621,5 et le km 626,6. Lors de l'abordage, la formation à couple KV « J. Strauss » et SL « 1830 » ont été endommagés côté tribord et le TMS « Vidi » au niveau de la proue bâbord.

La demande globale des intéressés du KV « J. Strauss » et SL « 1830 », comprenant également les dommages indemnisés subis par le TMS « Vidi », s'élevait à 96 333,42 EUR en principal, avec une réserve pour l'indemnisation des dommages que des tiers pourraient encore réclamer, comme par exemple Solvay pour les dommages à la bitte d'amarrage. Ils évaluaient les frais d'avocat à 1 973,90 EUR, et demandaient également les intérêts sur les montants susmentionnés.

Par jugement du 5 mars 2020, le Tribunal de la navigation du Rhin de Sankt Goar avait imputé la responsabilité du dommage aux intéressés du SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » et fixé le montant des dommages à 93 135,88 EUR, à majorer des intérêts, et les frais d'avocat à 1 732,90 EUR.

Les intéressés du KV « J. Strauss » et SL « 1830 » ont interjeté à temps un appel limité, notamment dans la mesure où leur prétention au paiement du montant de 243,96 EUR n'était pas accueillie. Un montant forfaitaire de 40 000,00 EUR avait été payé aux intéressés du TMS « Vidi », dont le premier juge avait accordé 39 756,04 EUR.

Les défendeurs originaires, les intéressés du SV « MS Estate » / SL « Estate 2 », ont également interjeté appel et demandaient le rejet de la demande originaire introduite par la formation à couple KV « J. Strauss » et SL « 1830 ».

La Chambre des appels a déclaré les deux appels admissibles. L'appel des intéressés du KV « J. Strauss » et SL « 1830 » a été déclaré fondé et l'appel des intéressés du SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » mal fondé.

Dans cette affaire aussi, il était question de savoir dans quelle mesure on pouvait invoquer la preuve fondée sur la première impression (*der Beweis des ersten Anscheins*).

Dans cette affaire, il a pu être objectivement établi, sur la base des données ECDIS et GPS du MS « Vidi » que le montant SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » dépassait du côté droit du chenal navigable le KV « J. Strauss » et SL « 1830 » correctement amarré avec trois cordes et une corde synthétique aux deux bittes d'amarrage, à une vitesse de 12,6 km /heure, à une distance latérale d'environ 40 mètres et que 90'' plus tard, la formation à couple est entrée en mouvement à une vitesse de 2,2 km/heure et s'est déplacée sur environ 350 mètres vers l'aval. Plus d'une minute auparavant, le MS « Rival » avait croisé la formation à couple amarrée au milieu du chenal à une vitesse de 16,6 km/heure. Environ 3 minutes se sont écoulées entre le détachement de la formation à couple et le passage du MS « Rival ».

Compte tenu de ces circonstances, il était raisonnable de supposer que seul le dépassement du KV « J. Strauss » et SL « 1830 » pouvait avoir une relation causale avec le détachement de la formation à couple amarrée, ce qui impliquait une infraction au § 6.20 n° 1 lit. c RPNR.

Suivant le « *Beweis des ersten Anscheins* » celui à qui s'applique la preuve basée sur la première impression doit prouver sa décharge, en l'occurrence le SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » dépassant (BGH, arrêt du 18 septembre 1969 II ZR 180/67, VersR 1969,1090 ; BGH, arrêt du 2 avril 1990 -II ZR 131/89 ; BGH, arrêt du 14 décembre 1993 -VI ZR 271/92, VersR 1994, 324).

Le bateau dépassant n'a certainement pas réussi à fournir la preuve de décharge. Des preuves insuffisantes ont été apportées, entre autres concernant l'affirmation que la formation à couple n'aurait pas été dûment amarrée, que les bittes d'amarrage n'auraient pas été appropriées pour y amarrer une telle formation à couple, que la formation à couple aurait dû utiliser une cornière de soutien, ce qui a été réfuté par l'expert judiciaire, en tenant compte du faible niveau d'eau. On ne pouvait pas non plus invoquer un manque d'éclairage sur la formation à couple, puisque les feux de la formation à couple étaient bel et bien allumés du côté bâbord. En outre, la formation à couple KV « J. Straus » et SL « 1830 » était visible électroniquement pour le SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » dépassant.

Par conséquent, la Chambre des appels a décidé, tout comme le Tribunal de la navigation du Rhin, que le dépassement était la cause des dommages subis par la formation à couple et des dommages au MS « Vidi ».

L'appel de l'intéressé du KV « J. Strauss » et SL « 1830 » a été accueilli et un montant additionnel de 243,96 EUR, à majorer des intérêts a été accordé.

L'appel du SV « MS Estate » / SL « Estate 2 » a été rejeté.

III.- Commentaire

1.- Outre la Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1867 (**AdM³**) et de ses (7) Protocoles additionnels⁴ les documents suivants sont importants pour l'évaluation des litiges concernant les abordages et les accidents de navigation :

³ Acte de Mannheim

⁴ Les textes de tous ces documents peuvent facilement être consultés sur le site web quadrilingue convivial (NE, ALL, ANG et FR) du CCNR : www.ccr-zkr.org :

- le Règlement de police pour la navigation du Rhin ⁵
- le Règlement de procédure de la Chambre des appels de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin / Verfahrensordnung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt / Procedureregeling van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
- les affaires concernant le Rhin et relevant de la compétence de l'AdM sont traitées par le tribunal de la navigation du Rhin selon le droit procédural de la navigation du Rhin.

Outre les règlements conventionnels et les règlements procéduraux, les dispositions nationales continuent de s'appliquer comme droit supplétif, y compris au niveau procédural. Le droit national n'a un effet supplétif que si le Droit sur la navigation du Rhin n'offre pas de solution⁶.

2.- L'article 25 du règlement de procédure énonce sous les lettres a à k les exigences formelles auxquelles doit répondre l'arrêt. Outre les noms du président, des juges et du greffier, les noms des parties et de leurs avocats, la date de l'audience et du jugement, l'arrêt doit contenir un résumé des faits (Tatbestand), les points principaux du jugement en première instance, les demandes des parties en appel (die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren), l'administration de la preuve, les motifs de l'arrêt (Entscheidungsgründe), ainsi que la décision finale et une décision sur les dépens.

Chacun des arrêts, qui peuvent être consultés sur <http://iwt-law.uni-mannheim.de>, renferme ce schéma.

La plupart des arrêts sont en allemand – car le Rhin s'étend du pont de Bâle (Suisse) à Rotterdam (jusqu'à la mer⁷), donc en majeure partie sur le territoire allemand.

Il donc n'est pas étonnant que la plupart des affaires entendues par la Chambre des appels aient été traitées en première instance par des tribunaux allemands de la navigation du Rhin.

3.- Les affaires susmentionnées concernent sept abordages (2.1-2.3- 2.6- 2.7- 2.8-2.9 et 2.10) et quatre accidents de navigation (2.2-2.4-2.5 et 2.11).

4.- Dans le cadre des abordages (2.1-2.3 -2.6-2.7-2.8-2.9 et 2.10), il est surtout question des éventuelles infractions au Règlement de Police pour la navigation du Rhin.

Il s'agit principalement du § 6.04.1 (2.1), § 9.04 alinéa 1 b et alinéa 2 (2.3), § 1.04 (devoir général de vigilance - 2.3 et 2.7), § 9.04. n°.3 (2.6), § 6.13.n° 1 et 3 (2.7), § 6.32 n° 2 et 4.07 n°.1 (2.9).

Dans trois affaires concernant des abordage (2.3-2.8 et 2.9), la responsabilité partagée a été prononcée, ce qui met en évidence qu'un bon équilibre des intérêts a été recherché. La Chambre des appels ne se base pas toujours sur le même critère que le Tribunal de la navigation du Rhin (2.9).

⁵ Le Règlement de police pour la navigation du Rhin est très bien analysé et commenté par Wilfrid Bemm et Thor v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Kommentar, Sammlung Gutenberg, 1996. Pour les mises à jour depuis 1995, cf. www.ccr-zkr.org

⁶ B.C. de Savornin Lohman, Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit, dans 150 Jahre Mannheimer Akte, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2018 p.155.

⁷ Le Rhin « conventionnel » va jusqu'à Gorinchem, voire Krimpen aan de Lek (art. 1 alinéa 3 AdM).

5.- Dans deux cas (2.5 et 2.11), il est question du « Beweis des ersten Anscheins ». Le concept affiné par la Cour fédérale de Justice allemande (BGH) renforce, à mon avis, la vérification des éventuelles infractions au Règlement de police pour la navigation du Rhin.

6.- Dans l'affaire 2.10, le dossier a été renvoyé au Juge de la navigation du Rhin (art. 24 alinéa 3 du Règlement de procédure). Suivant la Chambre des appels, le jugement était basé sur une évaluation de la déclaration d'un témoin principal qui ne pouvait pas être adoptée. La Chambre des appels a toutefois indiqué dans plusieurs considérations où se situaient les points sensibles qui, après un réexamen et une éventuelle confrontation des témoins, devraient conduire à une décision renouvelée ou affinée du Juge de la navigation du Rhin.

Dans l'affaire 2.4, un deuxième appel a été traité, après un renvoi, dans lequel le Tribunal de la navigation du Rhin n'avait pas suivi les règles de preuve concernant un contrat de remorquage, comme constaté dans le premier arrêt. Cela porte préjudice à la validité internationale des arrêts de la Chambre des appels qui était, certes, parvenue à la même décision sur le fond, mais sur la base de ce qu'elle considérait comme les règles de preuve correctes.

7.- Le droit national s'applique comme droit supplétif. Dans l'affaire 2.7, l'admissibilité d'une demande reconventionnelle a été jugée d'après le droit procédural allemand. Dans les affaires 2.4, 2.5 et 2.11, le droit civil allemand concernant les règles de preuve était subtilement applicable. Dans l'affaire 2.1, le droit des Pays-Bas a été appliqué comme droit supplétif.

IV.- CONCLUSION

« *Ex facto oritur jus* ». Le droit - et par extension la jurisprudence - naît des faits.

Dans toutes les affaires susmentionnées, une connaissance approfondie des faits est primordiale. Ce qui s'est passé, où et comment les faits se sont produits ou non, leur connexité, la crédibilité des témoins ou des déclarations des parties, la correspondance avec les constatations de la police.

Il est souvent indispensable pour le tribunal de la navigation du Rhin de se faire conseiller par un expert nautique indépendant. La signification et la visualisation des positions des bateaux, surtout avec l'appui des instruments de haute technologie actuellement utilisés (p.ex. ECDIS/AIS⁸, radar, radiocommunication), sont souvent cruciales.

Vient ensuite l'analyse des dispositions applicables et des motifs qui soutiennent ou non les thèses du point de vue juridique : l'exercice d'équilibre dans l'évaluation. En définitive, la balance est l'attribut du juge, et il n'en va pas autrement pour le tribunal de la navigation du Rhin, tant en première instance qu'en Chambre des appels.

⁸ Pour de plus amples détails sur la stratégie RIS (River Information Service) du CCNR, en collaboration étroite avec l'UE, cf. www.ccr-zkr.org