

# Abordages-Radar et responsabilités

Conférence donnée le 12 mars 1954 par Maître JACQUES DAUWE

---

**D**EPUIS la fin de la guerre 1940-45 le radar s'est taillé une place importante dans notre société. Enfant chéri à raison de sa nouveauté, il stimule la curiosité des uns et la fierté des autres.

A l'heure actuelle le radar, d'après l'homme de la rue, fait partie intégrante d'un navire, et il ne conçoit même plus de navire sans cet instrument. En effet, le radar a déjà réalisé tant de merveilles et a éliminé tellement de dangers et périls, qu'il serait presque vain de prétendre que les remarques simplistes du brave homme manquent de pertinence.

Débordant le stade exclusif de la technique, et eu égard à son incontestable utilité, le radar ne manquera pas d'influencer les dispositions actuelles des règles de route.

## I. — QU'EST LE RADAR ?

Afin d'éviter toute confusion au sujet de la définition de ce terme plutôt étranger, il est utile de rappeler que ce mot provient de la contraction d'une expression anglaise : « Radio Directioning And Ranging » ce qui, d'après une excellente traduction donnée par M. Van Lierde au Congrès international de la mer à Ostende, en juillet 1951, signifie en français : « la détermination à l'aide des ondes radioélectriques de la direction et de l'éloignement d'un but. »

C'est donc, en d'autres mots, un instrument qui permet par l'émission d'ondes électromagnétiques et la réception des ondes réfléchies, de déterminer la position d'un objet.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur les différents types de radar, car il en existe plusieurs systèmes qui diffèrent d'après les constructeurs.

## 2. — QUI INVENTA LE RADAR ?

Vous dire qui a inventé le radar, m'incite à une explication très prudente, car il y a plus d'un prétendant à cet honneur.

Comme c'est le cas pour beaucoup d'autres inventions et découvertes importantes, plusieurs personnes dans différents pays en ont dégagé l'idée de base, à des moments différents et indépendamment l'un de l'autre.

En 1906, on trouve une première lueur dans un brevet français dû à un inventeur allemand qui basa un appareil rudimentaire sur la démonstration réalisée en 1886 et établissant que les ondes électromagnétiques étaient réfléchies par les corps solides.

En 1932, aux Etats-Unis, le docteur Albert Hoyt *Taylor* s'attaque à un travail systématique du radar.

En 1934, en Angleterre, le docteur Watson *Watts* conçut également un système de radar analogue.

La caractéristique de la version moderne du radar est l'application du principe des signaux brefs et périodiques répétés.

Cette idée naquit au cours d'expériences effectuées en 1925 par deux savants Américains : *Breit* et *Tuve*.

En France, en Allemagne et peut-être aussi au Japon, le radar fut découvert avant la guerre, mais les gouvernements de ces pays n'accordèrent pas assez d'appui pour en stimuler le développement.

Quant au développement de la technique du radar, il y eut des milliers de techniciens qui, en Angleterre et aux Etats-Unis, contribuèrent pendant les années héroïques de la dernière guerre à la mise au point du radar.

Signalons qu'en 1937 on procéda à bord d'un navire américain aux *premiers essais* de radar.

Mais à ce moment on employa des longueurs d'ondes de un à plusieurs mètres, longueurs qui s'avérèrent trop grandes.

Ce ne fut qu'en 1944 que les alliés adoptèrent l'usage des ondes centimétriques à puissance massive.

### 3. — INFLUENCE DU RADAR

Ce qui nous importe, est d'examiner la responsabilité du capitaine dont le navire est équipé d'un radar permettant d'apercevoir à distance tout obstacle susceptible d'entraver la navigation.

L'existence du radar apporte ainsi des modifications à la navigation, mais l'instauration de l'usage du radar étant loin d'être généralisé, l'intérêt de la sécurité en mer prescrit pour le moment de se comporter d'après les dispositions édictées par le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

Actuellement il n'existe aucune loi obligeant les navires d'être munis d'un radar.

Mais sous l'empire de la nouvelle invention la responsabilité du capitaine pourra être aggravée : car, à défaut de réglementation concrète, il faut tenir compte des règles de route, fixées par le règlement international, repris en Belgique par l'Arrêté Royal du 31 mars 1897, réadapté et remanié tout récemment par l'Arrêté Royal du 16 octobre 1953 (Moniteur du 22 novembre 1953, p. 7455).

L'article 16 stipule clairement :

« La vitesse doit être modérée par temps de brume.

» a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

» b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé. »

Et pour prévenir toute lacune ou oubli qui pourraient entâcher la rédaction de cet article, le texte de l'article 29 complète le règlement en attirant l'attention des capitaines sur les précautions élémentaires : « Rien de ce qui est prescrit dans les présentes règles ne doit exonérer le navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire. »

★  
★★

#### 4. — ATTITUDE DES TRIBUNAUX

Quelle sera la réaction des tribunaux lors de l'examen d'un litige se rapportant à la contravention d'un des articles cités et que la ou les parties en cause disposent d'un radar ?

Nous verrons successivement qu'il y a plusieurs tendances suivant que nous relevons :

a) l'absence d'usage du radar;

b) un usage insuffisant du radar;

c) une tendance conformiste ne tenant compte que du texte et de l'esprit du règlement.

##### *A. Responsabilité pour non-usage du Radar :*

Dérogeant à l'application stricte des règles de route, un jugement de tribunal de New-York va résolument bousculer la jurisprudence établie et retenir la responsabilité exclusive du navire muni d'un radar alors même qu'il n'avait commis aucune faute de navigation.

Dans son jugement rendu sous la date du 30 avril 1946, publié dans la revue « American Maritime Cases » 1946 page 795, le tribunal de New-York (Eastern District) considère comme acquis l'état perfectionné du nouvel engin (« the best anticollision device yet perfected ») placé à bord du navire abordeur.

Le cas soumis au tribunal était le suivant :

Le trooper s/s « Barry », filant 18 nœuds, était tombé à 1.15 heures le 21 octobre 1945 dans un bouchon de brume ramenant la visibilité à 200 pieds. Sans ralentir il poursuivit sa route en émettant les signaux phoniques réglementaires, mais sans recourir à son radar, alors qu'il était à même de repérer tout obstacle à une distance de 38 miles, et qu'un officier avait été spécialement chargé de le desservir.

Le « Medford », un chalutier, venait de jeter ses filets de pêche et maintenait une vitesse minimum de 3 nœuds. Comme signaux il avait donné un coup de sirène long suivi de deux coups brefs — signal certes impropre à l'opération de pêche — quand brusquement il remarqua à tribord à quelque 200 pieds le « Barry » dont il perçut en même temps les signaux phoniques.

Se ravisant, le capitaine du « Medford » mit bâbord toute et arrêta ses machines, mais le « Barry » aborda une demi-minute plus tard le « Medford » qui coula sur le champ, ce qui entraîna la mort de sept hommes.

Bien que le tribunal eut retenu deux fautes à charge du « Medford » notamment de n'avoir pas eu de vigie à l'avant et d'avoir émis des signaux non-réglementaires, il condamna le « Barry » en soulignant : « The failure of the « Barry » to use her radar is the most serious and » sinister aspect of these causes. The perfection of that device is thought » to have involved a new concept of the responsibilities attaching to » vessels so equipped, touching their handling and operation in or » near a fogbound area. »

\*  
\* \*  
\*

Ayant ainsi établi nettement la responsabilité du capitaine qui négligea de se servir du radar dont son navire était équipé, ce jugement donna lieu à maintes polémiques. Mais le mouvement ayant pris rapidement un essor favorable, certaines juridictions n'hésitèrent pas à se rallier au nouveau principe et à lui emboîter le pas.

Nous trouvons ainsi un arrêt inédit du conseil d'enquêtes maritimes d'Anvers du 5 décembre 1949.

Chargé de réprimer une faute professionnelle éventuellement commise par le capitaine du caboteur belge « Marie-Flore », coulé le 1<sup>er</sup> juillet 1949 à 8.22 heures dans les passes des Wielingen par le fruitier norvégien « Ragnhild Brövig », le conseil constata, après une enquête minutieuse, que le « Ragnhild Brövig » en s'abstenant d'utiliser son radar avait commis une faute grave et constitutive de l'abordage.

En effet, le « Ragnhild Brövig » marchait à toute allure dans un bouchon de brume avec une visibilité d'environ 150 mètres tandis que le caboteur belge « Marie-Flore » qui venait de pénétrer dans le bouchon de brume, et serrait son côté tribord de la passe déminée, réduisit sa vitesse de moitié. De part et d'autre furent émis les signaux de brume réglementaires.

A bord du « Ragnhild Brövig » le radar fonctionnait normalement et l'opérateur releva la présence du « Marie-Flore » à 3 ½ miles.

Le pilote prétextant qu'il s'agissait d'une bouée, le radar ne fut plus consulté. Mais surpris par les signaux du « Marie-Flore », le « Ragnhild Brövig » ralentit et réduisit sa vitesse de moitié.

La distance était toutefois devenue si réduite que les manœuvres de la dernière minute furent vaines : le « Ragnhild Brövig » enfonça le « Marie-Flore » qui en moins de deux minutes coula, engloutissant le chef-mécanicien.

Retenant à charge des deux navires une trop grande vitesse eu égard aux circonstances atmosphériques, le conseil remarque judicieusement que :

« een oordeelkundig gebruik van het radar toestel had, ongetwijfeld, » de botsing voorkomen en mede om deze redenen acht de Raad, dat » de meest zware foutieve handelingen in de onvoorzichtige navigatie » van de « Ragnhild Brövig » besloten liggen. »

\*  
\*\*

Ces deux décisions établissent ainsi que même s'il manœuvre habilement et correctement, l'abordeur est présumé seul coupable et de n'avoir pas respecté les prescriptions réglementaires. En effet, l'abordeur est condamné comme s'il avait vu le contrebordant en temps opportun.

Il lui appartenait par conséquent de prendre toutes les mesures utiles requises par la prudence la plus élémentaire.

\*  
\*\*

#### B. — *Responsabilité pour usage insuffisant du radar.*

Le principe dégagé par les décisions évoquées sera appliqué avec une sévérité plus nuancée par le tribunal de New-York (Southern District) dont le jugement du 18 octobre 1947 sera confirmé par l'arrêt rendu le 9 février 1949 par la Court of Appeal 2d Circuit, en cause du s.s. britannique « Australia Star » et du s.s. panaméen « Hindoo » (American maritime cases, 1949, p. 423).

Naviguant tous feux éteints le 9 septembre 1944 à cause de la présence de sous-marins ennemis, l'« Australia Star » avait repéré dans son radar l'« Hindoo » et son escorteur, le « PC-616 », à 25° sur tribord et à une distance de 16.000 à 14.000 yards.

De son côté, le navire escorteur, le « PC-616 », repérant également dans son radar la présence de l'« Australia Star », télégraphia sa présence. L'« Hindoo » n'avait pas de radar.

Les trois bâtiments progressant respectivement, l'« Australia Star » croisa 15 minutes plus tard le bateau escorteur « PC-616 », qui fit un signal convenu par code et releva l'« Hindoo » à 4° et à 4.000 yards.

Non rassuré cependant sur la marche de l'« Hindoo », le capitaine de l'« Australia Star » alluma ses feux sans se soucier des constatations de l'opérateur du radar qui avait pointé l'« Hindoo » à 2° sur tribord et à 2.000 yards.

Quand l'« Hindoo » aperçut les feux de l'« Australia Star », il mit tribord toute, c'est-à-dire qu'il coupa la route à l'« Australia Star » de telle sorte que l'abordage fut inévitable.

En confirmant à ce sujet, la décision du premier juge, la Cour d'Appel insista sur le fait que l'« Australia Star » avait commis la faute originelle de n'avoir pas recouru suffisamment à son radar :

« A vessel in blackout which, by use of her radar, located the » bearing and distance of another blacked out ship crossing from her » starboard hand and thereupon lit her own lights, held at fault for » neglecting to watch her radar further, so that she failed to ascertain » that the other vessel was holding to a collision course; she was not » justified in assuming that the other vessel remained blacked out » because she had seen the lights and would keep clear ».

\*  
\*\*

### C. — *Tendance conformiste.*

L'extension que les décisions judiciaires citées donnèrent explicitement aux mesures de prudence et de précaution édictées par les articles 16 et 29 des règles de route, a provoqué dans les milieux maritimes un profond remous et de violents commentaires.

La revue anglaise « Shipbuilding and Shipping Record » ouvre dans son numéro du 25 décembre 1947, p. 740, la campagne pour ramener les milieux intéressés à la tradition de la saine notion des principes élémentaires qui ont prévalu lors de la rédaction des règles de route.

Reprenant le thème elle rapporte coup sur coup dans ses numéros des 25 mars 1948 (p. 384) et 8 avril 1948 (p. 427) les surprises que l'emploi du radar peut apporter et les cas complexes qui ne peuvent être tranchés qu'à la lumière de la sage prudence et d'une longue expérience.

En effet, nous ne pouvons pas oublier, comme l'a très bien fait ressortir M. le Professeur *Loze* au cours de sa conférence sur l'« Evolution de la navigation depuis le siècle dernier », qu'avec « une certaine habitude, il est relativement facile de distinguer les navires en » mouvement de ceux qui sont à l'ancre. Mais il est deux distinctions » qu'un opérateur même très entraîné ne peut faire :

» 1) discerner avec suffisamment d'exactitude les dimensions relatives » des navires qui apparaissent sur l'écran;

- » 2) distinguer un repère fixe, par exemple une grosse bouée, d'un » petit navire à l'ancre.  
 » Ces deux imperfections proviennent du fait que pour les radars de » bord, l'angle de projection reste assez large et qu'il en résulte un » allongement de toutes les images ».

Revenant dès lors à une conception plus réaliste, les tribunaux ont constaté que malgré le radar c'est encore et toujours la prudence qui devait dicter et caractériser toutes les manœuvres à effectuer par temps de mauvaise visibilité.

C'est ainsi que la jurisprudence la plus récente, tel l'arrêt de l'Exchequer Court of Canada, British Admiralty District, du 17 mars 1950, en cause du m.v. « Chinook » et du m.v. « Dagmar Salen », publié dans la revue « American maritime cases » (1950, p. 729), s'en est tenue aux textes et à l'esprit des règles de route, en signalant que le radar constituant uniquement une aide pour la navigation, ne permettait pas de méconnaître les principes généraux de la navigation par temps de brume, et notamment celui de réduire tout d'abord la vitesse et de naviguer ensuite avec toute la précaution que commande l'expérience ordinaire du marin.

Nous pouvons à ce sujet reprendre quelques considérations émises par le commandant *Oudet* dans le « Journal de la Marine Marchande » et souligner que le radar reste, dans son stade actuel, un appareil à aptitudes limitées vu que :

- 1) les éléments d'information fournis par le radar, sont nettement inférieurs à ceux que fournit l'œil, de sorte qu'il n'est pas légitime de naviguer au radar comme à la vue;
- 2) par temps bouché il n'y a pas, en droit, de situation privilégiée autorisant ou obligeant un navire à maintenir sa route et sa vitesse et, qu'avec ou sans radar, les manœuvres à faire pour éviter un abordage ne sont soumises à d'autres restrictions que celle de la « vitesse modérée ». Encore qu'il n'est dit nulle part ce qu'il faut entendre par vitesse modérée.

.....

Que faut-il faire, se demande le capitaine *Wurffel* dans la revue allemande « Hansa » du 15 août 1953 (p. 1387-1388) quand on aperçoit sur le radar le contrebordant lorsqu'il est encore à 8 ou 10 miles marins de distance ?

A ce moment on ne changera encore rien à la course du navire dont la vitesse pourra simplement être réduite, mais on observera attentive-

ment les manœuvres du contrebordant jusqu'à ce qu'il ait parcouru environ 3 miles.

Si les deux navires ont réduit leur vitesse et que les deux vitesses donnent une vitesse de rencontre, par exemple de 15 nœuds, il faudra un laps de temps de 12 minutes pour achever le parcours de 3 miles marins. Au bout de ces 12 minutes, on aura pu se rendre compte de la course et des intentions du contrebordant. On aura dès lors le temps pour manœuvrer en conséquence.

Les abordages du « Scytia » et du « Wabana », le 5 juin 1952, dans le Golfe du St Laurent (voir « Hansa » n° 3, année 1953) ainsi que du « Arabert » et du « Reg III » furent entre autres provoqués par un changement de course intempestif.

.....

Se réclamant du conformisme traditionnel le tribunal de Massachusetts a décidé le 11 septembre 1950 en cause du m.s. « Isaac T. Mann » et du v.s. « Esso Aruba » que, si le radar est une magnifique invention, et que s'il permet dans le doute de relever certains éléments, même si on ne parvient pas à distinguer avec certitude les obstacles repérés, il faut néanmoins rester sur ses gardes et agir en conséquence. « While radar is one of the greatest boons devised for navigation it » is not a fixed and invariable rule that the navigator must use it in all » events. There might well be times when the continued use of radar » by a navigator who was uncertain of the results he was observing » and unwilling to place reliance thereon might well be foolhardy and » hazardous. There should be a certain discretion allowed competent » and experienced shiphandlers to use or not use radar as the circumstances of the moment require. » (American maritime cases 1950, p. 1771).

Le même tribunal s'était déjà prononcé en ce sens dans son jugement du 26 janvier 1950 (American maritime cases 1950, p. 631) en cause m.v. « Davilla » et destroyer « Wilkes », sentiment que la High Court of Justice of London avait partagé en constatant dans son arrêt du 10 octobre 1947 en cause le s.s. « Espérance » et le s.s. « Sobieski » (Journal de la Marine Marchande du 15 janvier 1948, p. 90) que le radar avait subi une avarie au moment même où il était appelé à rendre le plus grand service.

.....

C'est d'ailleurs dans cet ordre d'idées que le conseil d'enquête maritime siégeant à Ostende rendit un arrêt le 17 septembre 1952 en

cause le « 0.293 - Van Eyck » et le navire néerlandais « Palma » en soulignant que la présence du radar à bord du « Van Eyck » ne dispensait pas le capitaine de ses obligations de se conformer aux règlements ayant pour but de prévenir les abordages en mer.

.....

Il résulte des quelques décisions relatées qu'un emploi insuffisant du radar peut entraîner la responsabilité du capitaine alors même qu'il a manœuvré selon les règles de l'art.

Il ne reste pas moins vrai que malgré l'efficacité du radar, le capitaine reste toujours tenu d'observer les règles élémentaires de la prudence.

En effet, n'a-t-on pas vu un capitaine se fiant aveuglement aux indications de son radar, provoquer un abordage alors qu'il croyait avoir le champ libre ?

Tel fut le cas de l'abordage du cargo canadien « Manx Fisher » avec le ts. « Sparrows Point » le 23 octobre 1947.

Le capitaine du « Sparrows Point », quoiqu'il eût relevé scrupuleusement toutes les indications de son radar, n'avait pas pu apercevoir le « Manx Fisher » à raison d'un vice alors caché qui annihilait le bon fonctionnement de son radar. Placé derrière le mât avant, le radar était affecté d'un angle mort que ne détectait pas la présence d'un obstacle situé dans ce secteur.

Un capitaine avisé devra également tenir compte de toute panne pouvant survenir au moment pathétique : un accroc peut enrayer à la dernière minute, voire même fausser, le relevé des obstacles sur l'écran.

\*  
\*\*

Tout aussi responsable restera le capitaine d'un navire non équipé d'un radar si, par temps de brume, il est remorqué sur un fleuve ou à l'entrée d'un port par un remorqueur disposant d'un radar.

En effet, il est de principe qu'en matière maritime le navire, même s'il est remorqué, garde le commandement des manœuvres. Partant, fors les éventuelles fautes lourdes du remorqueur, il ne peut dès lors pas être question de retenir la responsabilité de ce dernier si, malgré son radar, il entraîne son navire remorqué dans un abordage.

La question soulevée à ce sujet dans le « Journal de la Marine Marchande » n<sup>os</sup> 1781 et 1784, année 1954, a, nous semble-t-il, perdu quelque peu de vue les conditions mêmes du remorquage maritime.

D'ailleurs si le navire est assisté par trois ou quatre remorqueurs équipés d'un radar, chacun d'eux pourra certes relever l'obstacle, mais le capitaine du navire devra néanmoins coordonner les renseignements recueillis par ses remorqueurs et prendre, *seul*, la décision relative aux mesures qui s'imposent en vue de prévenir un abordage.

★  
★

Si nous examinons le problème sous l'angle des assurances, nous voyons que l'article 201 relatif aux assurances maritimes stipule que toute perte et dommage occasionné par abordage sont aux risques des assureurs.

L'article 201 de la loi sur les assurances maritimes, ne parle pas de la baraterie de patron, mais l'article 207 met expressément ce risque à charge de l'assureur.

Rappelons pour mémoire que par baraterie de patron il faut entendre, ainsi que l'enseigne MM. *Smeesters* et *Winkelmolen* dans leur traité de Droit Maritime et fluvial, tome III, n° 1005 (2<sup>e</sup> édition), toutes les fautes, fautes légères ou fautes lourdes et même les faits douloureux commis soit par le capitaine, soit par l'équipage.

La baraterie de patron couvre donc toute espèce de faute dans la direction du navire, c'est-à-dire aussi l'abordage fautif.

Or, si l'abordage est dû au non-usage, voir même à un usage insuffisant ou au mauvais fonctionnement du radar, pourra-t-on soutenir que cette faute relève de la baraterie de patron ?

Ne verra-t-on pas des assureurs soutenir qu'il s'agit d'une faute lourde, ou que le mauvais fonctionnement du radar constitue un vice propre dont le risque n'avait pas été expressément prévu par la police d'assurance et que, partant, en exécution de l'article 18 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances en générales, ils n'ont pas à répondre des pertes et dommages qui en résultent immédiatement ?

Avant d'entreprendre le voyage maritime, le capitaine doit s'assurer de ce que son navire n'est affecté d'aucun vice.

Si le radar n'est pas vérifié ou n'est pas au point avant le départ et contribue ultérieurement par son mauvais fonctionnement à induire le capitaine en erreur et à provoquer ainsi un abordage, on peut être tenté de croire que l'abordage est dû à un vice propre, c'est-à-dire à la nature défectueuse du radar.

En effet, nous voyons que certains auteurs parmi lesquels nous ne citerons que *Danjon* (Traité de droit maritime, Tome IV, n° 1567) et *Desjardins* (Traité de droit commercial maritime, tome VI, n°s 1410-1411) indiquent que pour un navire, le vice propre sera par exemple un défaut de construction, le mauvais fonctionnement de la machine ou du gouvernail, ou bien des avaries antérieures non réparées ou mal réparées.

La Cour d'Appel de Paris décida ainsi par arrêt du 17 juillet 1935 (Revue du droit maritime français, 1935, p. 441) qu'un moteur apparemment bien entretenu, mais dont le pignon intermédiaire en bronze avait une soufflure, qui s'était produite lors de la coulée du pignon, présentait un vice propre provenant d'une avarie incombant au constructeur dont l'assureur n'avait pas à répondre.

De même le tribunal de commerce de Nantes par un jugement du 6 avril 1925 (Revue de droit maritime français, 1925, p. 454) considère la rupture d'un mâât dû à une carie comme un vice propre.

Rapprochant ces décisions d'un arrêt anglais du 25 mai 1911 (Droit Maritime, 1914, p. 225) relatif au sinistre du s.s. « Ellaline », qui considère comme vice propre un défaut dans l'étambot du navire dissimulé par les constructeurs et indiscernable par un examen raisonnable mais devenu visible en cours de route par l'effet de l'usure normale, nous pourrions conclure que tout radar dont le fonctionnement devient détectueux pendant le voyage, relève du vice propre, de telle sorte que, sauf stipulation contraire, l'assureur est dégagé de toute intervention.

Mais revenant à l'esprit de l'article 18 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances et aux rapports des commissions réunies du Sénat (Doc. Parl. 1872-1873, p. 24), nous constatons qu'il n'y a d'exonération pour les assureurs que si le vice propre a causé *par lui-même* le sinistre (Felix *Monette* - Albert *De Ville* - Robert *André*), « Traité des assurances terrestres (édition 1949), tome 1, p. 414).

Se pose dès lors la question de savoir si le radar peut causer, par lui-même, la cause première — la *causa proxima* — de l'abordage.

Malgré un mauvais fonctionnement du radar, le brouillard intense et une visibilité pratiquement nulle, le capitaine reste maître de ses manœuvres. Il peut renoncer à se servir du radar et il peut se comporter comme s'il n'avait pas cet instrument à sa disposition.

Pour illustrer davantage la responsabilité du capitaine qui, poursuivant sa route malgré la défectuosité du radar, provoque un abordage et prétend que son navire est en parfait ordre de marche pour faire

sortir tous ses effets à la police d'assurance, citons le cas de l'acheteur d'une voiture automobile.

Après avoir vérifié sa voiture de fond en comble il la trouve en excellent état, en prend réception et quitte le vendeur.

L'usage de la voiture lui donne entière satisfaction quand brusquement, surpris par une forte pluie, il constate que l'essuie-glace ne fonctionne pas et décèle un vice de construction.

Néanmoins pressé d'arriver au terme de son voyage, il poursuit son chemin et, ne décernant pas les obstacles de la route, provoque un accident.

Nous croyons que l'automobiliste aura beau prétendre que sa voiture était en bon état et que l'accident est dû à un défaut de construction de l'essuie-glace, personne n'osera soutenir que l'essuie-glace a causé, par lui-même, la cause première de l'accident.

L'essuie-glace n'est en effet qu'un accessoire qui n'entrave aucune circulation, mais qui, en cas de panne, devra inciter l'automobiliste à la plus grande prudence.

\*  
\*\*

L'état de navigabilité du navire n'étant par conséquent pas en cause, c'est-à-dire l'état qui « ne comporte rien de plus qu'une aptitude raisonnable à atteindre les buts de la traversée » (Cour de New-York, Western District, du 14 janvier 1931 cf. note sur « le concours du vice propre du navire et la fortune de mer » dans Revue de droit maritime comparé, tome 31, p. 72 et sq.), il y a lieu d'admettre que le radar est essentiellement un accessoire dont plusieurs navires ne sont pas encore équipés et dont l'usage n'est pas indispensable à la navigation.

Il en résulte donc que si même le radar est entâché d'un vice, le navire reste navigable, de façon telle que toute faute commise dans l'emploi du radar relève de la direction du navire et doit par conséquent être considérée comme un des éléments constitutifs de la baraterie de patron dont le risque est couvert expressément par l'article 207 de la loi relative aux assurances maritimes.

\*  
\*\*

Nous pensons dès lors que si le radar a largement contribué à augmenter la sécurité de la navigation en mer, il ne peut exonérer le capi-

taine, disposant de ce précieux instrument, de son obligation de se comporter prudemment et de se conformer aux dispositions des articles 16 et 29 du règlement.

Bien au contraire.

En négligeant de se servir de tous les moyens dont il dispose et qui lui permettent de *percevoir* l'obstacle, le capitaine commet une faute grave en n'utilisant pas ou en utilisant insuffisamment un instrument dont le but essentiel est de lui faciliter le commandement et de lui permettre de prévenir les conséquences dommageables de toutes les fausses manœuvres d'un contrebordant.

Ce faisant, le capitaine n'appliquera encore qu'à la lettre la disposition de l'article 27 du règlement stipulant que : « on doit tenir » compte de tous dangers de navigation et de collision, ainsi que des » circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces » règles pour éviter un danger immédiat. »

